9 I 3156.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

С. С. С. Р.

НАСТАВЛЕНИЕ
ПО
СВЯЗИ
РАБ-КР. КРАСНОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА.

★

Высший Военный Редакционный
Москва Совет 1924

Научная библиотека СПбГУ
1002122499

9 I 3156.

С. С. С. Р.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь

ПРОЕКТ

НАСТАВЛЕНИЕ ПО СВЯЗИ РАБ.-КР. КРАСНОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

★

Переинв. 1950

ПРОВЕРКА 2007 г.

Ленинградский Государственный Университет Р.С.Ф.С.Р.

Высший Военный Редакционный Совет

Москва 1924

Лен. Гос. Ун-т
НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА
им. Горького

В Ы С Ш Н Й
В О Е Н Н Ы Й
Р Е Д А К Ц И О Н Н Ы Й
С О В Е Т № 911.

Ленинградский
Гублит № 169.
Тираж 1.750.
Заказ № 847.

Военная Типография
Штаба Р.-К. К. А.
(Пл. Урицкого, 10).

ОГЛАВЛЕНИЕ.

ЧАСТЬ I.

Армейская авиация.

I. Организация и порядок несения службы связи на земле.

	Стр.
Общие указания	7
Средства связи	9
Связь с войсковым командованием . . .	10
Связь с войсками	14
Связь с базой	16
Связь с авиационным командованием и соседними частями воздушного флота .	18
Связь в позиционной войне	18
Связь внутри авиачастей (местная связь) .	19

II. Служба связи при помощи самолетов.

Общие указания	22
Свойства самолета, как механического средства связи	25
Средства связи самолета с землей и земли с ним	27
а) Средства связи самолета с землей .	27
б) Средства связи земли с самолетом .	31
Связь аэроплана с аэродромом	33
Случаи применения самолета, как средства связи	35

Стр.

Служба командования 36
Летчики пехоты (спешенной конницы) . . 38
Связь с войсковыми колоннами и отдельными группами войск в маневренной войне 50
Связь с тылом противника 55
Дальние полеты для связи над расположением противника 57
Связь со своим глубоким тылом 58

III. Связь самолетов в воздухе.

Связь между одиночными самолетами . . . 59
Средства связи в групповом полете 60
Правила связи в воздухе 63

Приложения:

№ 1. Аэровоз, аэросани, глиссер 64
№ 2. Инструкция по организации и службе постов воздушной связи 65
№ 3. Общий код авиационной сигнализации 68

ЧАСТЬ II.

Морская авиация.

I. Организация службы связи.

Общая организация 93
Низовые базы и средства связи 95

II. Связь на берегу и в море.

Внутренняя связь авиации 95
Связь со штабом моря на берегу 98
Связь со штабом комфлота на корабле . . . 101
Связь с авиабазами снабжения 103

Стр.

Связь с Начальником Воздушного Флота моря 104
Связь с командованием морским и армейским при действиях в узкостях 105
Связь на море 108

III. Связь с воздухом и в воздухе.

Связь авиации с аэродромами (и обратно) . 109
Связь авиации с судами (и обратно) . . . 111
Связь в воздухе 113

IV. Авиация, как средство связи и ее применение.

Свойства и применение авиации, как средства связи 113
Служба командования 114
Связь между флотом и армией 115
Связь со своим тылом 116

Приложение:

Инструкция по организации воздушных постов и наблюдат. пунктов 118

ЧАСТЬ III.

Воздухоплавание.

I. Организация и порядок несения службы связи в воздухчастях.

Общие указания 120
Средства связи 121
Связь привязного аэростата с землей . . . 121
Связь воздухотряда с обслуживаемой артиллерией, войсковыми штабами, противоаэропланными батареями и соседними частями Воздушного Флота 123

Стр.

Организация связи внутри воздухотряда . 127
Особенности организации связи воздухотрядов, работающих с бронепоездами и флотилиями 130

II. Привязной аэростат, как средство связи.

Общие указания 132
Свойства аэростата, как средства связи . . 133
Средства связи аэростата с землею и земли с ним 135
а) С аэростата на землю 135
б) С земли на аэростат 136

ЧАСТЬ I.

Армейская авиация.

I. Организация и порядок несения службы связи на земле.

Общие указания.

§ 1. Основная задача связи—обеспечение взаимных согласованных действий земных, морских и воздушных сил для достижения общего успеха.

§ 2. Работу воздушного флота можно использовать в полной мере только при условии отлично налаженной связи как между ним и войсками, так и между боевыми частями воздушного флота и их ближайшими снабжающими и ремонтными учреждениями.

§ 3. Связь должна быть непрерывна и надежна, верно и скоро передавать сообщения и допускать постоянную поверку своей работы.

В виду исключительной скорости передвижения самолетов в воздухе и особой срочности выполнения большинства боевых заданий авиации, этим условиям может в полной мере удовлетворить только связь посредством телеграфа и телефона, а также расположение боевых авиачастей в непосредственной близости от войскового штаба. Связь проволочными средствами должна быть устанавливаема заблаговременно.

§ 4. Авиации ставятся вполне определенные задачи, ограниченные временем и местом.

Авиационные начальники должны проявлять исключительную самодеятельность в пределах этих задач, принимая все меры к заблаговременной подготовке работы авиации в воздухе.

§ 5. Широкая и разумная инициатива требуется в авиации в еще большей степени, чем в других родах войск и элементах вооруженной силы.

Основание для целесообразного проявления инициативы, помимо общих руководящих указаний и ориентировки дает воздушная разведка как неприятельского расположения, так и своих частей.

§ 6. Авиационный начальник самостоятельно разрабатывает план действий авиации на основании заданий командования и оценки обстановки по оперативным и разведывательным данным своего штаба и по обязательно ему сообщаемым тем же данным штаба командования.

§ 7. Штабы войсковых соединений, которым приданы или с которыми действуют совместно части воздушного флота, обязаны всемерно содействовать последним в оборудовании и поддержании связи. В случае недостаточности имеющихся в авиации средств, они усиливаются в потребной степени ответственностью начальника штаба командования.

Примечание. Связь с отдельно действующими авиационными отрядами устанавливается во всех случаях средствами войсковых штабов.

§ 8. Общее руководство службою связи в авиационных соединениях возлагается на начальников их штабов, а в частях воздушного флота, не имеющих штабов,—на их начальников.

§ 9. Для непосредственного заведывания связью в каждом авиаштабе и при каждом авианачальнике, не имеющем штаба, назначается постоянный начальник связи.

Примечание. В виду недостатка самолетов, а также вследствие того, что каждый самолет представляет боевую единицу, могущую выполнять разнообразные задачи, право использования самолетов, как средства связи не предоставляется начальникам связи — ни авиационным, ни общевойсковым.

§ 10. От каждой авиационной эскадры или отдельной эскадрильи назначаются в штаб командования и ближайший по месту войсковой штаб делегаты связи; они состоят при оперативном отделении штаба, содействуют изучению данных воздушной разведки и фотоснимков и постановке заданий агентурной разведке, участвуют в опросе пленных и перебежчиков во всех отношениях, интересующих воздушный флот и заботятся о своевременной передаче в эскадру (эскадрилью) распоряжений и ориентировочных материалов штаба. В случае предполагаемого переподчинения авиачасти, делегаты от нее должны высылаться заблаговременно, хотя бы переподчинение и не было решено окончательно.

§ 11. Связь не будет действительной и полной, если ограничится одною передачею приказов и донесений; никакое средство связи не может заменить личного общения.

Посещение аэродрома войсковым начальником, которому авиация подчинена или частям которого она содействует, непосредственная передача заданий и осведомление в обстановке, сделанное лично, значительно повышают планомерность и продуктивность работы летчиков. При наличии возможности, это правило относится вообще к ответственным лицам комсостава штабов и войсковых частей особенно к заведывающим разведкою.

Средства связи.

§ 12. Для установления связи на земле в авиации пользуются: радио, телеграфом, телефоном, автомобилями и мотоциклами, самокатами, конными ор-

динарцами, а также самолетами — последними на общих основаниях для использования самолета, как средства связи (см. глава IV).

§ 13. Кроме перечисленных средств связи воздушный флот может пользоваться аэровозами, аэросанями и глиссерами, не входящими в табельное имущество. Аэровозы, аэросани и глиссеры являются вспомогательными средствами связи; потребность в них может возникнуть в некоторых частных случаях обстановки. (Приложение № 1).

§ 14. Основными и обязательными во всех случаях средствами связи авиации на земле являются радио, телеграф или телефон (§ 3). Использование авиацией земных средств связи должно вестись на основании существующих общих уставов и инструкций.

Примечание. 1) Служба радиотелеграфа в авиации является предметом особой инструкции.

2) При организации радиосвязи необходимо учитывать, что на снабжении авиачастей состоят преимущественно только приемные земные радиостанции.

Связь авиации с войсковым командованием.

(Схема № 1).

§ 15. Основной аэродром связывается со штабом командования, а также ближайшим по месту войсковым штабом (дивизии или корпуса):

1) Телеграфом или телефоном и радио.

2) Посылкою донесений почтовыми средствами связи (в частности самолетами, см. гл. IV).

3) Личным общением.

§ 16. При удалении основного аэродрома не далее полуперехода от штаба командования, проволочная связь с ним устанавливается средствами этого штаба. Связь с ближайшим войсковым штабом, при том же удалении, устанавливается средствами авиации.

§ 17. При большом удалении используются постоянные линии или магистрали связи, к направлению которых приспособляется расположение основного аэродрома. Линии эти исправляются средствами штаба командования, причем отводы от них (шлейфы) к стороне войсковых штабов прокладываются этими штабами, отводы же к основному аэродрому—средствами авиации.

§ 18. При недостаточном числе постоянных проводов или при повреждении их, требующем длительного ремонта, а также при невозможности располо-

Схема № 1.

жить аэродром в достаточной близости от существующих линий, допускается — распоряжением начальника штаба командования—включение аппаратов основного аэродрома промежуточною станцией в штабные провода, а также использование авиацией ближайших войсковых станций, делая от них отводы к основному аэродрому.

§ 19. В приказании начальника штаба командования о включении авиации в штабные провода должны содержаться обязательные условия относительно того, какие из авиационных сообщений и в какую очередь должны передаваться.

§ 20. Донесения постов воздушного наблюдения и войсковых частей о появлении воздушного противника, требования о немедленном вылете боевиков, летчиков пехоты и артиллерии для боевого содействия войскам и извещения авиации об их вылете, а также донесения воздушной разведки, имеющие особо срочное и важное значение и не сброшенные почему-либо летчиками во время полета, передаются по назначению немедленно, прерывая прочую работу телеграфа, хотя бы по передаче оперативных депеш, исключая особо экстренные оперативные сообщения и боевые приказы.

Правило это обязательно для всех без исключения станций войскового и правительственного телеграфа и телефона.

§ 21. В начале перечисленных в § 20 срочных сообщений перед адресом пишется слово „воздух".

§ 22. Передовые аэродромы и площадки для спуска самолетов при войсковых штабах и начальниках связываются с последними телефонами, средствами соответствующих штабов или войсковых частей.

§ 23. Радио-станция основного аэродрома имеет главным назначением связь с самолетами и может быть использована, как вспомогательное средство связи со штабами и войсками при повреждениях проволочной связи или при невозможности установить последнюю (рейд конницы, перерыв сообщения повстанцами или противником).

§ 24. Почтовые средства связи применяются при расположении авиации в одном пункте со штабом, что не исключает обязательной связи с ним телефонною линией.

§ 25. При раздельном расположении они необходимы для доставки штабу командования и войскам подробных письменных сводок донесений летчиков, схем результатов разведки и фотоснимков, а также для переездов с целью личного доклада.

Примечание. Нормально, каждое донесение о результатах полета делается наблюдателями и летчиками в авиационном штабе

словесно, немедленно после посадки, после чего ими-же составляется подробное письменное донесение с приложением схем и фотоснимков. По словесным донесениям наблюдателей высланной на разведку серии самолетов, срочно составляется краткая телеграфная сводка, передаваемая немедленно штабу командования, а если нужно, то и войскам. Дополнительно составляется подробная письменная сводка, доставляемая вместе со схемой и поясненными фотоснимками, если таковые были сделаны. Сроки доставки сводок указываются в распоряжениях командования о порядке работы авиации.

§ 26. Ввиду возможности возникновения в штабе дополнительных вопросов, на которые могут ответить только исполнители, рекомендуются в необходимых и возможных случаях личные доклады командира части, его начальника штаба или заведывающего разведкою, иногда с выполнявшими ее наблюдателями и летчиками.

§ 27. В случае особой срочности и важности, донесение должно быть послано по радио во время полета. Радиограмма адресуется радиостанции штаба командования и того войскового штаба, для которого она особенно важна. При этом летчик пользуется установленным Кодом. (Приложение № 3).

§ 28. Если воспользоваться радио-телеграфом в полете почему-либо нельзя или неудобно и если наблюдатель не уверен в приеме его радиограммы, то донесение сбрасывается посту воздушной связи при штабе. При значительном об'еме донесения летчик опускается на площадку при штабе и представляет его лично.

§ 29. Сбрасывание донесений и посадка летчиков при штабе особенно необходимы для срочных и важных донесений, при значительном удалении аэродрома и плохой и ненадежной связи с ним.

Связь авиации с войсками.

§ 30. Медленность передачи донесений от войск в высшие штабы, неполнота содержания этих донесений и неизбежные задержки при их обработке и сводке в высших штабах не соответствует характеру и темпу работы авиации.

Авиационные части, хотя-бы состоящие в подчинении высшего командования, обязательно должны поддерживать самую тесную связь с войсковыми штабами тех частей (корпусов, дивизий, а иногда полков и артиллерийских групп), над участками которых они выполняют полеты, в противном случае весьма значительная часть работы летчиков пропадает без использования.

С другой стороны, поддерживание связи с войсками облегчает и оживляет работу авиации и поднимает ее значение, как боевого сотоварища войсковых частей.

§ 31. Все указания §§ 3, 6, 11, касающиеся установления связи с ближайшим войсковым штабом, обязательны в той-же мере, как и поддержание связи со штабом командования. Только самая тесная связь с войсковыми штабами дает возможность авиации иметь своевременное осведомление о фактическом положении и намеченных действиях войск в каждый данный момент.

§ 32. Авиационные начальники обязаны держать войсковые штабы в курсе того, что может дать воздушный флот этим штабам при выполнении текущей операции.

§ 33. При невозможности переподчинения корпусам или дивизиям части авиасредств, приданных армии, авиационным отрядам или группам летчиков в отрядах поручается работа по возможности в одних и тех же районах, совпадающих с полосами разведки и охранения войсковых соеди-

ений („приписка"): начальникам последних предоставляется непосредственно обращаться к авиации со своими заданиями, сообразуясь с возможностью выполнения, указанной авианачальником (см. § 32). Задания эти выполняются во всех тех случаях, когда это не помешает исполнению задач, поставленных штабом командования.

Примечание. Разделения авиасредств на мелкие части для постоянной или длительной работы с аэродромов при войсках следует всемерно избегать.

§ 34. При возможности, особенно в позиционной войне, устанавливается прямая связь посредством телеграфа, телефона между авиачастями и всеми войсковыми соединениями, к которым они приписаны, на основаниях, указанных в § 32. Точно также лица командного состава авиации назначаются для связи не только в ближайший войсковой штаб, но и в те части, к которым отряды приписаны, если только наличие комсостава допустит эту меру.

При всех без исключения войсковых частях, к которым приписаны авиаотряды, обязательно должны быть организованы посты воздушной связи. При отсутствии подготовленных людей в войсковых частях, старшие этих постов выделяются из состава авиачастей (приложение № 2).

§ 35. Наблюдатели или летчики обязаны при наличии возможности периодически ездить в штаб той части, к которой они приписаны, для донесения и получения ориентировки и указаний, касающихся разведки или дальнейших совместных действий. Поездки эти должны следовать по возможности немедленно по возвращении с полетов и представлении донесений авиационному начальнику. Военный глазомер, такт, жизненность и точность наблюдений помогут наблюдателям добиться авторитета в войсках.

§ 36. В случае обнаружения во время полета важных и срочных сведений тактического характера, летчики обязаны или послать радиограмму (§ 27)

или, возвращаясь с полета, сбросить донесение или опуститься для личного доклада к штабу того войскового соединения, в районе действий которого добыты данные сведения или вообще тому штабу, для которого эти сведения особенно ценны и срочны.

§ 37. Сбрасывание составляемых в авиационном штабе сводок непосредственно войсковым частям специально посылаемым самолетом, а ночью и при небольших расстояниях или хороших дорогах—автомобилем, дает на практике неизмеримо большую скорость и своевременность доставки, чем передача их штабными телеграфными станциями.

При доставке войскам фотоснимков это правило должно выполняться безусловно.

§ 38. Если посылка донесения непосредственно в войсковые части почему-либо затруднительна или неудобна, то заведывающие разведкою в авиационных штабах или отрядах, считаясь с обязательностью последующего полного донесения, должны передавать интересные для войск сведения по линиям штабного телеграфа, адресуя их непосредственно частям и требуя, в случае необходимости, внеочередной передачи (слово „Воздух“ в заголовке телеграммы).

§ 39. Указания по связи с постами и частями противовоздушной обороны являются предметом особого наставления для противовоздушной обороны армии и страны.

Связь с базой.

(Схема № 2).

§ 40. Связь посредством телеграфа или телефона между основным аэродромом и базою—обязательна.

§ 41. При невозможности использовать для нее постоянный провод, начальник штаба командования должен разрешить авиации включение в один из идущих в тыл штабных проводов.

Отводы к последнему от основного аэродрома и базы делаются средствами авиации.

§ 42. База располагается в пункте, имеющем постоянные провода (правительственную сеть) с „тыловым штабом“ командования (административно-хозяйственною частью) или каким-либо из крупных тыловых учреждений, имеющих связь с тыловым штабом посредством телеграфа или телефона.

§ 43. В случае перерыва связи полештаба командования с тылом, основной аэродром связывается

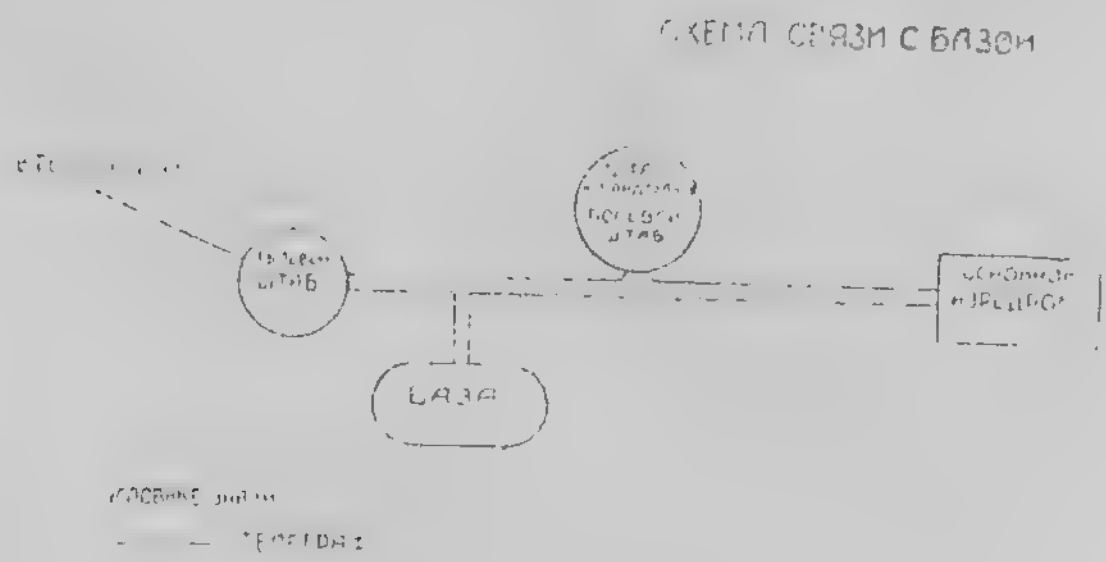


Схема № 2.

с тылоштабом на прямую через промежуточную станцию базы или дополнительным отводом к штабному проводу; поддерживая связь с полештабом самолетами и имея связь посредством телеграфа или телефона с тылом, основной аэродром является вместе с тем в этом случае и передовым оперпунктом для полештаба.

§ 44. Связь основного аэродрома с базою автомобилями или самолетами авиачасти допускается лишь при текущем подвозе и эвакуации имущества и при кругообороте самолетов новых, отремонтированных или отправляемых для перечистки и ремонта лётом.

Лен. ... т
НАУЧ... ...ЕКА
им. Горького

Связь с авиационным командованием и соседними частями воздушного флота.

§ 45. Связь основного аэродрома с высшею авиационною инстанцией осуществляется по линиям: аэродром-полештаб или аэродром-база-тылоштаб.

§ 46. Если старший авиначальник берет в свои руки непосредственное тактическое руководство всеми авиачастями, действующими на одном оперативном направлении, то все отдельно располагаемые авиачасти должны быть связаны проводами с тою из них, при которой находится старший авиначальник. Распоряжения для связи разрабатываются начальником штаба последнего. При невозможности установить связь проволочными средствами отдельно расположенные авиачасти должны получить свои особые полосы работы и поступить в оперативное подчинение начальнику соответствующего участка или колонны.

§ 47. Истребительные и бомбометные соединения связываются своими средствами, прямым проводом с основным аэродромом действующих на том же направлении армейских авиационных частей.

§ 48. Ближайшие по месту расположения воздухоплавательные части соединяются с основным аэродромом авиации через центральные станции войсковых штабов.

Связь в позиционной войне.

(Схема № 3).

§ 49. В позиционной войне авиация получает специальные прямые провода для связи основного аэродрома:

1) со штабом командования;

2) с ближайшим войсковым штабом;

3) с передовыми аэродромами (площадками) при пехоте и артиллерии;

4) с базою (при недостатке средств—через центральную штаба командования);

5) с воздухчастями своего участка, соседними авиационными частями (при недостатке средств—через центральную штаба командования);

6) с постами наблюдения за воздушным противником (линии устанавливаются средствами штаба командования).

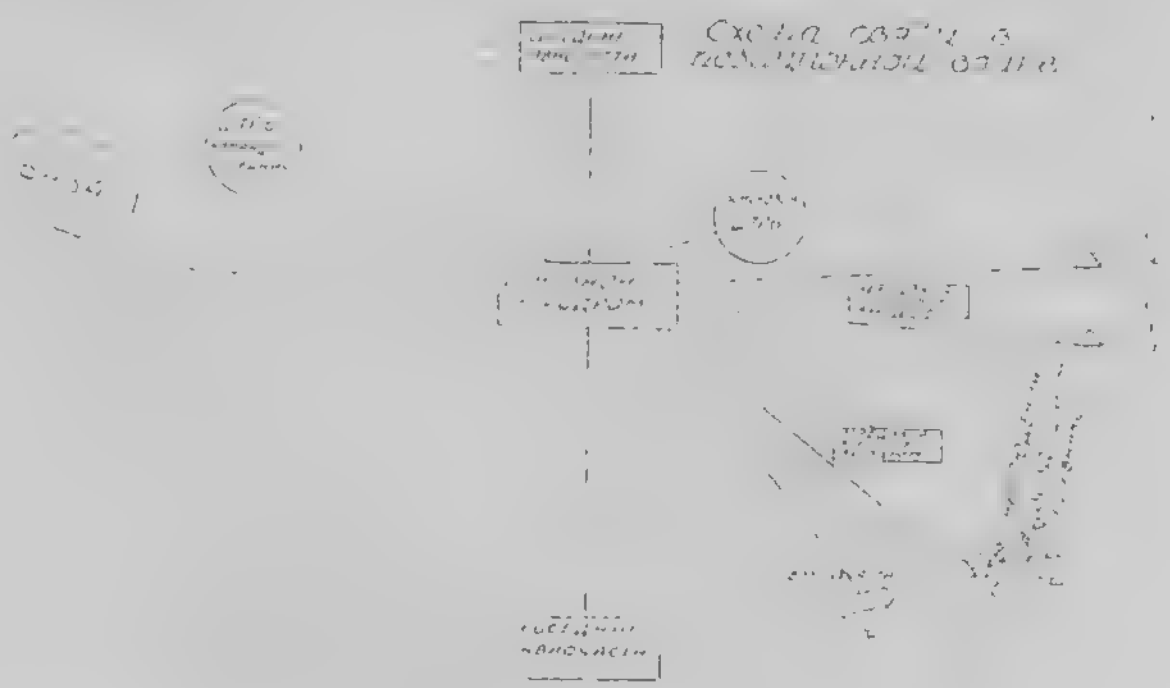


Схема № 3.

§ 50. Части самостоятельного Воздушного Флота в позиционной войне должны иметь свои собственные прямые провода к тем же инстанциям.

§ 51. Недостающие авиации проволочные средства пополняются штабом командования.

Связь внутри авиачастей.

(Местная связь).

§ 52. Связь устанавливается высылаемою вперед командою, а при невозможности заблаговременной высылки, немедленно по прибытии авиачасти на место.

§ 53. Основным средством местной связи является телефон.

Параллельно телефонной связи устанавливается связь посыльными (пешими, конными, на автомобиле, мотоцикле, самокате).

§ 54. На основном аэродроме отдельного авиаотряда телефонная сеть устанавливается через центральную станцию между:

1) штабом отряда и помещением командира и комиссара;

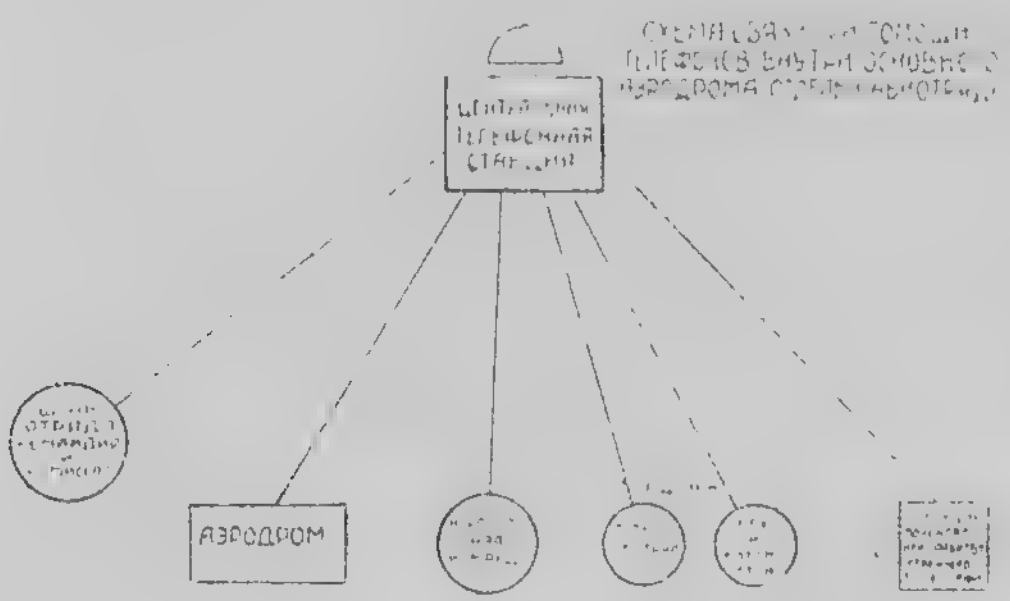


Схема № 4.

2) аэродромом и аэродромною командою;

3) гаражем;

4) помещениями летного состава, младшего механика и мотористов;

5) станцией войскового или правительственного телеграфа, если таковая стоит в том же пункте (схема № 4).

§ 55. При размещении отряда принимаются все меры к возможно тесному расположению и совмещению перечисленных в § 54 станций.

§ 56. При расположении эскадрильи на одном аэродроме связь устанавливается через центральную штаба эскадрильи между:

1) штабом эскадрильи;
2) помещением ее командира и комиссара;
3) аэродромом;
4) аэродромною командою;
5) гаражем;
6) помещением летного состава;
7) помещениями механиков и мотористов;
8) командирами отрядов;
9) радиостанцией эскадрильи;

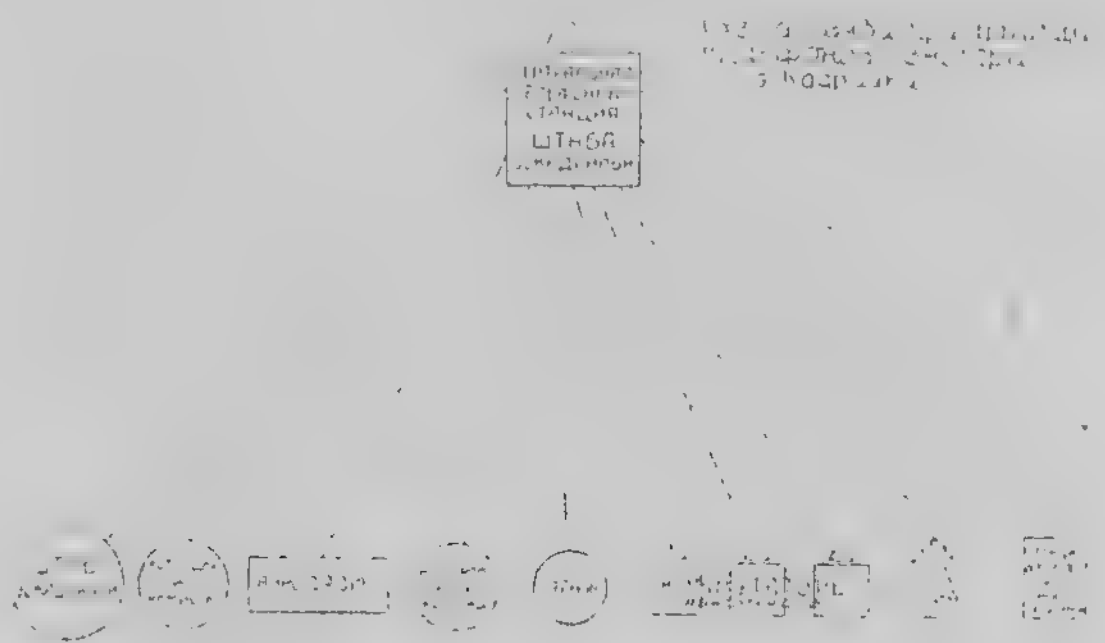


Схема № 5.

10) станцией войскового или правительственного телеграфа, если таковая находится в том же пункте (схема № 5).

§ 57. При расположении на одном аэродроме группы, в каждой из эскадрилий устанавливается местная связь по указанному выше образцу, исключая связь с радиостанцией и связь с телеграфною станцией, которые прокладываются от центральной штаба группы. Сверх того центральная штаба группы связывается:

1) с помещением командира и комиссара эскадры;
2) со штабами эскадрилий;
3) с гаражем.

§ 58. В тех случаях, когда основной аэродром группы (эскадрильи или отдельного авиаотряда) расположен вблизи ж.-д. линии (действующей), добавляется телефонный провод к его подвижному составу или дежурному по ж.-д. станции.

§ 59. На базе эскадрильи (см. схема № 6) связь устанавливается между:

1) канцелярией технически-хозяйственной части;

2) помощником командира эскадрильи по технической части и замвоенкомом, если они находятся при базе;

3) аэродромом и аэродромною командою;

4) гаражем;

5) центральными авиапоезда-мастерской и авиапоезда-склада;

6) помещениями местных мастерских или заводов—если таковые используются авиацией;

7) станцией штабного или правительственного телеграфа, если таковая имеется в том же пункте;

8) дежурным по ж.-д. станции;

9) командами отрядов, находящимися при базе (летчики, мотористы и пр.).

§ 60. На базе группы устанавливается общая для всех частей связь по тому же образцу через центральную группы, в которую сверх перечисленных станций включаются оставленные в тылу канцелярии эскадрилий.

II. Служба связи при помощи самолетов.

Общие указания.

§ 61. Аэроплан, как средство связи, дает возможность:

а) попутно с выполнением задач связи наблюдать обстановку в районе полета и сообщать ее войскам и штабам;

б) доставлять пакеты и ответственных лиц;

Схема связи по телефони на базе эскадрильи

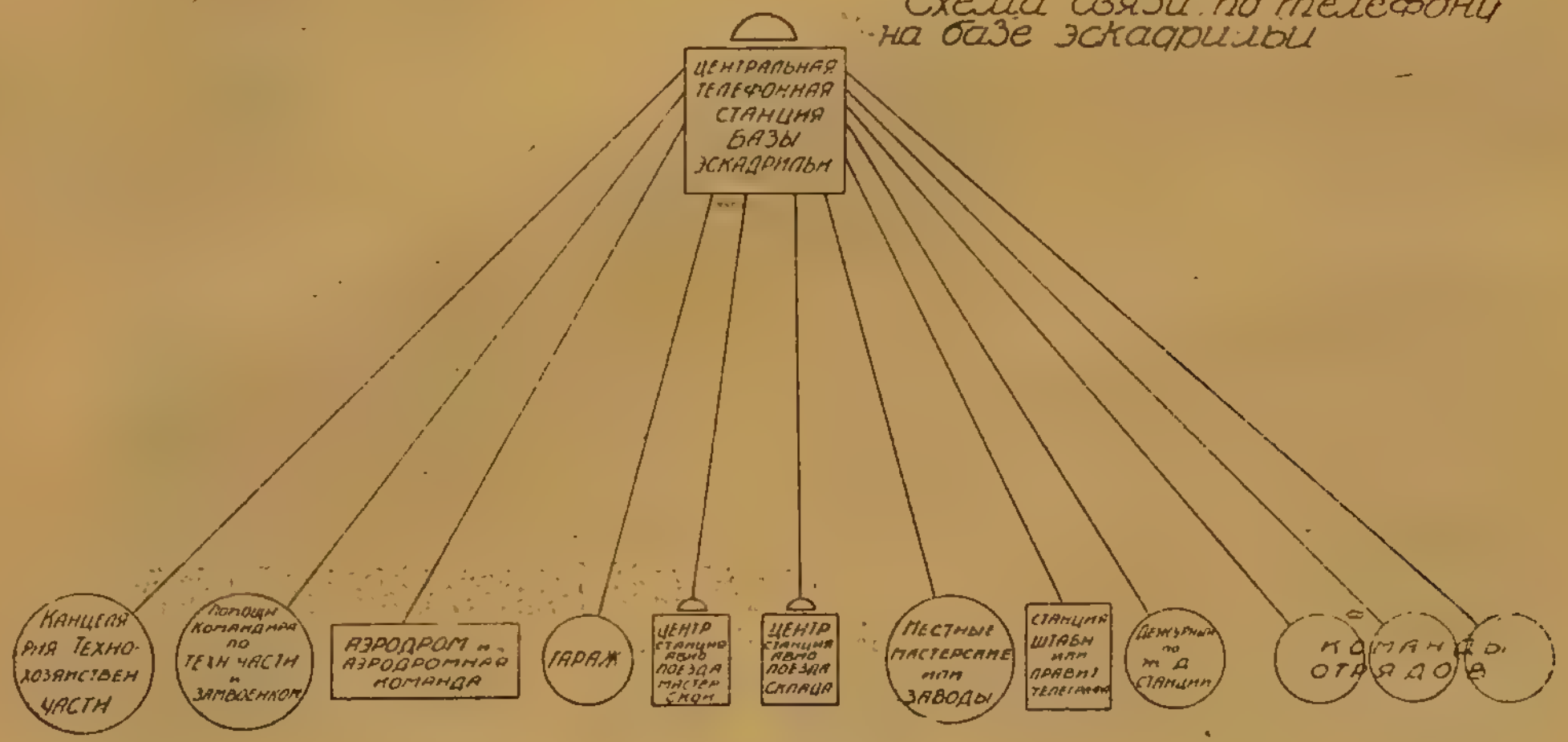


Схема № 6.

в) получать донесения от войсковых частей и передавать им распоряжения или ориентировку помощью имеющихся на нем электрических звуковых и световых средств, являясь в некоторых случаях непосредственно оптическим средством связи (сигналы эволюциями аэроплана).

В силу указанных свойств, аэроплан не может быть подведен ни под одну из имеющихся категорий средств связи и относится к особой группе „воздушных средств связи".

Будучи виден всем бойцам, самолет, как средство связи, в трудные для войск минуты, повышает дух войск, которые перестают чувствовать себя оторванными.

§ 62. Передавая ориентировки, приказания и донесения, имея иногда возможность лично удостовериться в состоянии духа войск и принося самые свежие данные только что произведенных в полете наблюдений, летчики связи являются передатчиками не только воли командования, но и той боевой обстановки, от знания которой зависит разумное проявление инициативы исполнителей при выборе способов выполнения поставленной им боевой задачи. С этой точки зрения аэроплан является средством для достижения с в я з н о с т и действий войсковых частей в рамках, совершенно немыслимых и недоступных для прочих средств.

§ 63. Задания по связи в войсковом районе о б я з а т е л ь н о соединяются с разведкою и наблюдением; с другой стороны, воздушные разведчики должны использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для своевременного сообщения войскам добытых сведений.

§ 64. Для выполнения задач связи назначаются наблюдатели, широко знакомые с действиями всех родов войск и могущие по отрывочным данным наблюдения воссоздать общую картину происходящего на земле (наблюдатели с высшею военною подготовкою или соответствующим ей опытом и военным самообразованием).

Примечание. Малограмотных в общевоенном деле наблюдателей разрешается посылать лишь для связи в глубоком тылу и то лишь в тех случаях, когда самолетом пользуются, как механическим средством для передачи письменных материалов.

§ 65. Посылаемые для связи наблюдатели должны получать от штаба самую полную ориентировку. В полеты для связи крайне желательно назначать в качестве наблюдателей ответственных штабных работников; в наиболее важных случаях эту роль могут брать на себя и войсковые начальники, если только отсутствие их в штабе не повредит общей работе управления При этом требуется соблюдение следующих. проверенных опытом, минимальных требований:

а) физическая приспособленность к полету;

б) умение быстро ориентироваться в воздухе, различать с боевой высоты разного рода земные цели и быстро оценивать их состав и силы;

в) знакомство с воздушными пулеметами и уменье обходиться с ними в полете;

г) знание воздушной сигнализации;

д) знакомство с маскировкой.

§ 66. Летчики для несения службы связи желательны опытные в посадке и полетах при неблагоприятных метеорологических условиях.

Свойства самолета, как механического средства связи.

§ 67. Важнейшею особенностью аэроплана, как механического средства, является быстрота полета. Самолеты красного воздушного флота имеют собственную скорость от 120 до 240 километров в час.

Скорость аэроплана относительно земли зависит от его собственной скорости и положения относительно ветра; встречный и боковой ветер уменьшает, а попутный увеличиваст скорость перемещения.

§ 68. Аэроплан во время полета не зависит от местности, но большие водные пространства, болота, местность, занятая противником, а также горные перевалы выше 2.000 метров исключают применение устаревших систем аэропланов.

§ 69. Ничтожная уязвимость от огня с земли делает самолет особено выгодным для применения в полосе боевых действий. С другой стороны от аэроплана связи требуются совершенные технические свойства и хорошее вооружение, а во многих случаях и воздушный конвой на случай встречи с неприятельскими самолетами.

§ 70. Значительный радиус действия. Существующие у нас системы могут совершать перелеты длиною от 300 до 1000 километров. Длина полета равняется произведению из скорости аэроплана при данных условиях ветра на число часов запаса горючего.

§ 71. Из числа аэропланов военного типа наиболее пригодными для связи являются разведывательные; действующие в Красном Воздушном Флоте типы разведывательных самолетов допускают перевозку одного — двух пассажиров или до 160 килограмм груза.

§ 72. Степень надежности аэроплана, как средства связи, зависит от опытности пилота, системы аэроплана, степени его изношенности, условий погоды и силы воздушного противника. Недостаточная надежность мотора, невозможность скрытного следования и возможность быть сбитым противником требуют в важных случаях посылки аэропланов парами.

§ 73. Несение службы связи в тех случаях, когда требуется отыскивание своих войск и посадки на незнакомые аэродромы, в большинстве случаев невозможно ночью, хотя бы и светлою, а также при неблагоприятных условиях наблюдения (туман, легкий дождь); сильный дождь и большой туман (кроме низового) и темная ночь, при отсутствии специального осветительного оборудования, вообще, исключают возможность полета.

§ 74. Для спуска на землю и под'ема с нее в воздух аэроплан требует ровной, твердой площадки. Размеры ее различны для каждой системы аэропланов; примерно: нормальная площадка 200—400 метров (300—600 шагов) при хороших подходах к ней.

§ 75. Для эксплоатации аэропланов требуется: внимательный уход, самого лучшего качества горючие и смазочные материалы, запасные части и походные мастерские.

Средства связи самолета с землею и земли с ним.

§ 76. Особенностью самолета, как оптического средства связи, является отличная видимость, как его самого, так и подаваемых им световых сигналов; точно также всякого рода земные оптические сигналы значительно лучше видимы с самолета, чем с земли.

Средства связи самолета с землей.

§ 77. Средства передачи сообщений с аэропланов на землю подразделяются:

а) на электрические: радио-телеграф и радио-телефон;

б) световые: вспышки, дымки и ракеты, выпускаемые из пистолета Вери, светящиеся бомбы и цветные ленты, сбрасываемые с аэроплана; прожектор или сигнальная лампа, различного рода фигуры и полетные эволюции самого аэроплана;

в) звуковые: очереди пулеметного огня по азбуке Морзе (короткие точки, длинные тире); сигналы свистком, рожком и клаксоном; сигнализация перерывами работы мотора;

г) кроме того, аэроплан может осуществить связь с землею, сбрасывая письменные донесения, непосредственно опускаясь к штабу или к войсковой части или посылая почтовых голубей.

§ 78. Радио-телеграф — главное средство связи аэроплана с землей, осуществляющее последнюю наиболее полно.

Положительные свойства:

1) Число разнообразных сигналов, могущих быть поданными, неограничено.

2) Общее количество поданных сигналов также неограничено и не зависит от запаса, как при пользовании ракетами.

3) Возможна передача кроме условных сигналов целых слов и фраз.

4) Радио-передача с аэроплана выполняется значительно быстрее и на большее расстояние, чем другие виды сигнализации с него (от 15 до 100 километров).

5) Одновременность приема на нескольких приемных станциях. Свойство искрового телеграфа посылать свои волны по сфере во все стороны допускает прием сигналов с самолетов несколькими станциями на большие расстояния, что особенно необходимо для маневренной войны.

6) Связь мало зависит от атмосферных условий и времени суток.

§ 79. Недостатки радио-связи:

1) Возможность помехи со стороны противника вмешательством его радиостанций и некоторая зависимость от работы своих радио-станций.

2) Необходимость специальной сложной подготовки наблюдателя и обслуживающего приемную станцию персонала, а также согласованности с общею организацией радио-работы на определенном участке.

3) Необходимость специальной установки на аэроплане, утяжеляющей аэроплан.

4) Возможность перехвата наших сигналов противником и подачи им ложных сигналов, что вызывает необходимость работы условными знаками.

5) Некоторая зависимость дальности передачи от направления полета аэроплана.

6) Возможность определения противником места самолета по его работе.

§ 80. Для устранения помехи в работе одним радио-станциям со стороны других могут прини-

маться следующие меры: самолетам дают различные позывные; назначают различным самолетам различные длины волн, коими они должны работать. Желательно работающие на одном участке аэропланы снабжать передатчиками различных тонов. Одновременная работа близко расположенных друг от друга радиостанций возможна, когда волны передатчиков их различаются между собою на сто и более метров; для незатухающих волн допускается и меньшая разница.

При радио-приборах с катодным реле можно осуществить одновременно работу с радио-телеграфом пяти аэропланов на километр по фронту.

§ 81. Радио-телефон. По введении в армии аэро-радио-телефона будет издана специальная инструкция.

§ 82. Оптические сигналы: вспышки, ракеты и проч. перечисленные в п. б) § 77, обладают следующими положительными качествами:

1) Возможность непосредственного и одновременного со многих пунктов наблюдения сигнала частями, коим сигнал предназначен.

2) Невозможность для противника помешать сигнализации.

3) Независимость работы самолетов друг от друга.

4) Не требуется сложной специальной подготовки летчиков.

§ 83. Отрицательные свойства:

1) Малое разнообразие сигналов и вследствие этого ограниченность их.

2) Невозможность иметь на аэроплане большое количество сигналов.

3) Невозможность переговоров.

4) Незначительная дальность хорошей их видимости (от 2-х до 5 километров), что привязывает аэроплан к наблюдательному пункту.

5) Зависимость от погоды.

6) Видимость для противника, требующая периодической смены значения сигналов, иногда устана-

вливаемых для некоторых частных случаев особо на каждый раз.

§ 84. Общий вывод: эти сигналы — простейшее средство связи и могут применяться, как вспомогательное средство при отсутствии других, а также для передачи команд и донесений частям и штабам, не имеющим радио-станций. Особенно выгодно применение оптических сигналов для передачи приказа об одновременном действии войск (например, для общего перехода в атаку).

§ 85. Сигналы прожекторами для дневной сигнализации мало применимы. Ночью же и в сумерках являются наиболее удобным и надежным средством связи самолета с землею.

§ 86. Сигналы очередями пулеметного огня крайне неудобны:

1) В шуме боя плохо слышны.

2) При недостаточной налаженности вызывают недоразумения.

3) Требуют тонкого приема на слух.

4) Ограниченность запаса патронов на самолете не позволяет давать сигналы достаточно долго.

§ 87. Звуковые сигналы рожком, сиреной, клаксоном в отношении их слышимости аналогичны сигнализации при помощи очередей пулеметного огня.

§ 88. Сигнализация перерывами в работе мотора не допускается.

§ 89. Звуковые сигналы могут быть рекомендуемы главным образом для того, чтобы обратить внимание с земли: вообще же звуковую сигнализацию с самолета можно считать лишь крайним средством на случай отсутствия вспышек, ракет и т. п. или в случае невозможности передать какой-либо сигнал или сообщение вспышками за отсутствием соответствующей комбинации их, при порче радиотелеграфа и невозможности почему-либо сбросить письменное донесение.

§ 90. Письменные донесения применяются в случаях, когда иных способов передачи сообщения нет,

а также если донесения надо сделать обстоятельными и приложить к нему чертеж или карту с пометками. Донесение сбрасывается сложенным в трубку или металлический сосуд грушевидной формы с вымпелом (матерчатая лента) или с дымовой гильзою (Гольца), облегчающими отыскание трубки на земле или на воде. Наблюдатель должен убедиться в том, что донесение найдено, иначе он должен повторить донесение. На посту, куда могут быть сброшены донесения, должно быть налажено быстрое разыскивание их ординарцами.

§ 91. Достоинства этого способа:

1) Исключены ошибки и неточности от способа передачи.

2) Донесение может быть подробным с приложением кроки и карт с отметками.

3) Соблюдается секретность.

4) Обеспечивается невозможность для противника мешать передаче.

§ 92. Недостатки:

1) Необходимость подлетать к самому месту сбрасывания.

2) Необходимость снижаться для сбрасывания на высоту не более 300 метров.

3) Невозможность составлять длинные донесения во время полета.

§ 93. Вывод:

Вид связи весьма надежный и удобный для передачи важнейших сведений в тех случаях, когда самолет имеет время подлетать к площадке для сбрасывания донесений.

Средства связи земли с самолетом.

§ 94. Средствами передачи сообщений с земли на аэропланы являются:

а) радио-телеграф,

б) сигнализация полотнами,

в) сигнализация огнями, прожекторами и сигнальными лампами,

г) особые формы построения войск.

§ 95. Вопрос о радиоприеме на самолетах находится у нас в периоде разрешения.

§ 96. Сигнализация полотнищами — наиболее испытанный способ передачи сигналов с земли (Приложение № 3—III).

Достоинства способа:

1) Простота действий.

2) Удовлетворительная видимость с самолета (до 3—4 километров для больших полотнищ),

3) Надежность.

§ 97. Недостатки:

1) Ограниченность передачи условными знаками, заранее выработанными.

2) Необходимость нахождения самолета на расстоянии от площадки, допускающем видимость полотен.

3) Неудобство раскладывания полотен под огнем противника.

4) Полотна для обозначения передовой линии могут оставляться в случае натиска противника и ввести этим летчиков в заблуждение. Чтобы не оставить таким образом ложного сигнала для передовых линий, могут применяться панно, которые надо придерживать на земле в развернутом состоянии. Если перестать их держать они автоматически свертываются при помощи пружины.

§ 98. Вывод. Сигнализация полотнами должна применяться, как наиболее простое средство, обеспечивающее надежность связи во всех случаях, когда самолет имеет возможность подлетать к сигнальной площадке на расстояние видимости полотен. В прочих случаях единственным средством связи является радио-телеграф.

§ 99. При сигнализации огнями употребляют огни трех цветов—белые, зеленые и красные.

Достоинства их:

1) Хорошая видимость, примерно соответствующая видимости полотнищ.

2) Простота в обращении.

Недостатки:

1) При подаче из боевых линий могут быть видны неприятелю.

2) Зажигаются неприятелем для ложной сигнализации самолету.

3) Не всегда имеются под рукою.

Сигналы эти должны подаваться в пунктах, невидимых противнику.

§ 100. Сигнализация прожекторами и сигнальными лампами может употребляться как средство передачи сообщений аэроплану с командных постов и аэродрома.

Сигналы аэроплану даются по азбуке Морзе. Днем прожектора и лампы мало применимы. Они особенно удобны и вполне пригодны для ночной сигнализации и освещения аэродрома с указанием направления посадки, а также для провешивания пути ночного полета. (Створ периодически вспыхивающих вертикальных лучей из двух—трех точек).

Связь аэроплана с аэродромом.

§ 101. Специально для связи между аэродромом (площадкою для спуска) и аэропланами в полете применяются указанные ниже правила сигнализации.

§ 102. Для указания направления ветра при посадке, на аэродроме (площадке для спуска) должны непрерывно находится дежурные для разжигания дымных костров и раскладывания полотен, обозначающих направление ветра и требование посадки; в ночное время они руководят работою прожекторов, а если их нет, то зажигают осветительные костры.

§ 103. Для немедленного зажигания костров материал для них должен быть уложен заблаговременно; под рукою всегда необходимо иметь немного керосина.

§ 104. Сигнал для указания направления ветра, имеет вид буквы Т, причем длинная черта ее на

правляется против ветра: при неудобных аэродромах сигнал выкладывается в месте выравнивания самолета.

§ 105. Ночные костры раскладываются в трех точках, примерно по краям удобнейшего места—старта; два из них—сближены на 50 метров, третий в 100 метрах от линии, соединяющей первые два, в направлении по ветру от них. Самолет выравнивается над третьим костром в расчете сесть между первыми двумя. Можно применять раскладывание костров в виде буквы Г, причем самолет снижается вдоль длинной черты, костры же короткой черты служат летчику для ориентировки горизонтального положения аппарата.

§ 106. Если аэродром неудобен, то лучшая площадка на нем обозначается и днем тремя кострами или сигналами Т, расположенными по отношению ветра, как указано выше. Сближенное расстояние между сигналами тем самым означает необходимость особо строгой посадки.

§ 107. Прожектора или сильные автомобильные фары направляют свой свет против ветра; при освещении им аэродрома желательно иметь три источника света, располагаемых согласно § 105.

§ 108. Кроме обозначения направления ветра и освещения места посадки, прожектора применяются как маяки для указания издали места аэродрома, а также для провешивания пути ночного полета.

§ 109. Недопустимо очерчивать аэродром постоянными знаками (напр. известковыми), так как это обнаруживает его противнику.

§ 110. Распоряжения и донесения с аэродрома передаются самолетам по радио, если на самолете имеется радиоприемник, а на небольшие расстояния (не далее 4 километров) — полотнами согласно общего кода. (Приложение № 3).

§ 111. Если нет костра, или Т, то самолет требует указания направления ветра и очистки старта сигналом „иду на посадку“, при чем при ночном

полете нескольких аппаратов сигнализирует (лампою, прожектором) свой номер; с аэродрома сигнализируют номер того самолета, которому можно спускаться.

§ 112. Если почему-либо садиться нельзя (старт занят, опасность противника), то на аэродроме выкладывается сигнал (нет, нельзя).

§ 113. Наблюдение за исправностью дежурных и знанием ими сигнализации возлагается на начальника связи авиаштаба или авиаотряда.

Случаи применения самолета, как средства связи.

§ 114. В виду недостатка авиасредств и обилия выпадающих на авиацию задач, применение самолетов, как средства связи, допустимо лишь в тех случаях, когда остальные средства отказывают или являются недостаточно действительными.

§ 115. Свобода передвижения аэроплана в воздухе обусловливает необходимость применения его, как средства связи:

а) При бездорожье (степная и горная война, распутица, разделение колонн водными преградами и болотами).

б) В маневренной войне, особенно при действиях конницы.

в) В бою, при условиях сосредоточения противником могучей артиллерии, огонь которой делает все прочие средства связи малодействительными.

г) Во всех случаях связи через голову противника и при необеспеченности сообщений от действия мелких его частей и партизан.

§ 116. Большие скорости самолетов, значительный радиус действий и наиболее возможная и частая опасность поломки при посадках делают его, как механическое средство, особенно выгодным для связи на большие расстояния; связь на короткие расстояния полезна лишь во всех сучаях, не требующих посадок, особенно если нужно в короткий срок облететь большое количество частей и сбросить

им письменные материалы, приказы, схемы, фотоснимки и т. п. или получить краткие донесения по оперативному коду.

§ 117. Исключение, в смысле посадки самолетов в неугрожаемом противником районе, может быть допущено лишь при облете частей старшими войсковыми начальниками или их доверенными лицами, а также для личного общения их с высшим начальником или соседом.

§ 118. Виды применения самолета, как средства связи:

а) Для задач командования.

б) Для связи передовых пехотных частей со штабами во время боя.

в) Для связи войсковых колонн.

г) Для связи с тылом противника.

д) Для связи штабов со своим глубоким тылом.

е) Для связи с дружескими странами, отделенными неприятельскою или нейтральною территорией.

Служба командования.

§ 119. Основная задача самолетов командования—непрерывная ориентировка войскового начальника в боевой обстановке.

§ 120. В некоторых случаях, особенно во время боев и боевого маневрирования, может быть осуществлена передача войскам ориентировки, определенных указаний и приказаний для действий, обусловливаемых наблюдаемою сверху обстановкою.

§ 121. Ориентировки эти передаются в зависимости от обстановки или непосредственно после посадки, или же по радио, сбрасыванием записки и сигнализацией по установленному коду, (Приложение № 3).

§ 122. Полная ориентированность в оперативной и разведывательной работе штаба является обязательным требованием к наблюдателю командования; поэтому таковым может быть преимущественно ответственный работник штаба, либо непосредственно сам войсковой начальник.

Примечание. В простейших случаях (например, ориентировка командования в обстановке, подача войскам сигнала для одновременного движения в атаку) допускается посылка отрядных наблюдателей высокой квалификации.

§ 123. Требования к наблюдателю командования, если он не профессионал—перечислены в § 65.

§ 124. Самолет командования носит те же условные знаки, что и самолет связи с пехотой (§ 135). Перед началом передачи с воздуха подается заблаговременно сообщаемый войскам особый для каждого дня опознавательный сигнал.

§ 125. При наличии воздушного противника, соразмерная его силам и активности охрана самолета командования назначается распоряжением и под ответственностью авиационного начальника.

§ 126. Боевая высота устанавливается наблюдателем в зависимости от задания: при связи с колоннами и отдельными группами войск нормальная высота разведки, при управлении боем — высота пехотного самолета.

В последнем случае охраняющие самолеты по возможности облегчают работу самолета командования, подавляя огонь противника пулеметным обстрелом и бомбами.

§ 127. Независимо от командных взаимоотношений с наблюдателем летчику самолета командования предоставляется решение вопроса о прекращении полета в зависимости от технических условий (неисправность, истощение запасов горючего и смазочного).

§ 128. Наблюдение с воздуха, не связанное с посадками к войскам, позволяет и то не всегда схватывать лишь частичные приметы, характеризующие состояние духа войск (внешний порядок, четкость и согласованность передвижения, темп движения, увлечение самоокапыванием, длительные задержки в укрытиях, поведение при сильном обстреле, замешки и откаты, группы убегающих и пр.). Этот

недостаток необходимо учитывать, принимая какие-либо решения в воздухе.

§ 129. Излишне частое применение самолетов командования, помимо расхода самолетов, парализует инициативу частных начальников и приучает их ожидать указки сверху. Принимая во внимание, кроме того, трудность распознавания об'ектов воздушной разведки и наблюдения, возможность серьезных ошибок со стороны не всегда достаточно тренированных в полете начальников и ответственных работников штабов, следует прибегать к этому виду применения авиации с особой осмотрительностью.

Полет старших войсковых начальников допускается, как правило, во всех тех случаях, когда обстановка требует от начальника его личного участия в бою на решительном пункте и в решительный момент.

§ 130. Непрерывная ориентировка командования летчиками в положении своих войск и противника (общее положение на поле боя, ход артиллерийской подготовки и т. п.) выполняется при помощи радио и сбрасывания записок.

§ 131. При недостатке средств, высылка специальных летчиков для наблюдения за полем боя нежелательна, так как та же задача выполняется попутно летчиками пехоты, артиллерии, а так-же летчиками, высылаемыми на разведку противника.

Летчики пехоты (спешенной конницы) *).

Задачи.

§ 132. Войсковым соединениям, в предвидении упорных боев, могут придаваться специальные „пе-

*) В ближайший ко времени издания настоящего наставления период служба „летчиков пехоты" в полном об'еме не может быть осуществлена за недостатком авиасредств и необходимого оборудования пехоты. Из задач обслуживания пехоты желательно и возможно

хотные" самолеты для выполнения нижепоименованных задач:

1) Выяснение по подаваемым с земли сигналам расположения передовой линии своей пехоты, своих бронепоездов, броневиков и танков.

2) При недействительности прочих средств связи—прием требований и донесений от батальонных и полковых штабов и передача их артиллерии и высшим штабам, равно как и передача пехоте некоторых простейших распоряжений.

3) Наблюдение за общим течением и развитием боя и ближайшими неприятельскими частями и предупреждение пехоты о готовящихся атаках.

4) В некоторых удобных случаях непосредственное вмешательство в бой пулеметным обстрелом.

5) При наличии соответствующих приспособлений — сбрасывание передовым линиям предметов боевого снабжения и воды, если не предоставляется возможность доставить их обычными средствами.

Средства.

§ 133. Пехотные самолеты придаются обычно дивизиям, назначенным на более ответственные в активном и оборонительном отношении участки. Для обслуживания пехоты дивизии (примерно 6—10 километров фронта), достаточно в среднем звено в два самолета.

§ 134. Пехотные самолеты желательно иметь специального типа—хотя бы с частичным бронированием сидений летчиков; при отсутствии специальных самолетов, пригодны аппараты обычного разведывательного типа; в последнем случае придется считаться с необходимостью полета только в тылу своих боевых линий и некоторого повышения боевой высоты.

практиковать лишь ориентирование начальника в расположении наших передовых частей; эта задача может выполняться попутно с разведкою поля сражения или при полете летчиков командования.

§ 135. Пехотные самолеты, для опознавания их пехотою имеют сверх общих отличительных знаков (пятиконечные красные звезды на крыльях, рулях и боковых стенках фюзеляжа) еще такую же звезду на светлом фоне на нижней поверхности фюзеляжа, по линии крыльев. Кроме того, для опознавания его служит низкий полет и условленного цвета ракеты.

§ 136. Пехотные самолеты обязательно снабжаются радио-передатчиком, а при возможности и радиоприемником, пистолетом Верн, комплектом сигнальных ракет, вспышек и лент, вымпелами или дымными гильзами для сбрасывания донесений и фотоаппаратом.

§ 137. При штабе, непосредственно руководящем боем на участке, обслуживаемом летчиками пехоты, обязательно должна быть установлена радиостанция для приема передаваемых летчиками донесений и площадка для раскладывания полотнищ. Сигнальная площадка должна находиться не далее 4 километров от боевых линий; она связывается на прямую с радиостанцией, а последняя—со штабом. Необходимо оборудование при штабе и площадки для спуска самолетов или сбрасывания донесений, если передовой аэродром авиации не находится вблизи штаба.

§ 138. В предвидении придачи летчиков пехоты, в соответствующие войсковые части заблаговременно командируются от авиации подготовленные кадры постов воздушной связи с необходимыми средствами для организации названных постов при каждом из штабов: дивизии, полков и батальонов (приложение № 2). При штадиве содержится усиленный пост, являющийся одновременно командой для обслуживания площадки для спуска.

§ 139. Начальники войсковых частей, которым придаются летчики пехоты, обязаны принять все меры к пополнению оборудования постов воздушной связи, а также к снабжению стрелков опознавательными полотнищами по расчету не менее трех на отделение. (Примечание в приложении № 3—III).

Средства связи пехотных летчиков с землею и земли с ними.

§ 140. Летчики пехоты поддерживают связь:

а) С передовой линией и ближайшими к ней штабами (батальонов и полков, если последние не имеют радиотелеграфа и потеряли земную связь с тылом)—посредством ракет, лент и очередей пулеметного огня (последний для обращения внимания); кроме того, в штабы могут быть сбрасываемы донесения.

б) Со штабами, имеющими радиостанции — по радио и сбрасыванием письменных донесений.

§ 141. Связь земли с самолетами поддерживается:

а) От передовой линии раскладыванием полотнищ или других резко выделяющихся подручных предметов, как например: газеты, платки, белье и т. п. (при наличии применяются ракеты и сигнальные огни).

б) От штабов—полотнищами и по радио (при наличии на самолетах радиоприемников).

Организация работы и условия успешности ее.

§ 142. Штабом части, которой приданы летчики пехоты, отдаются распоряжения:

а) О порядке вызова или вылета летчиков с их основного аэродрома.

б) Радиотелеграфные позывные и длина волны самолетного передатчика.

в) Опознавательные знаки полотнищами с земли, ракетами и эволюциями самолета.

г) Сигналы, устанавливаемые для особых случаев.

д) Указания пехоте о том, в каких случаях выкладывать полотна.

е) Указания по связи с аэродромом.

ж) Общие указания о порядке работы.

§ 143. Летчики пехоты до начала боя и в перерывах его работают с общего передового или основ-

ного аэродрома авиачасти, выполняя задачи по разведке или связи с колоннами, поставленные штабом той части, которой они приданы.

Попутно они ознакомливаются с возможным районом их работы по связи в бою; принимают участие в работе штаба, лично доставляя в штаб и войска свои донесения и фотоснимки. По окончании боя—продолжают ту же работу, до нового боя или переподчинения их другой войсковой части.

§ 144. Для успешности службы летчиков пехоты необходимо соблюдение следующих условий. Со стороны начальника части, к которой они приданы и ее штаба:

а) Полное, подробное и непрерывное ориентирование летчиков в боевых задачах участков, распределении частей и обстановке боя. При длительной остановке и в позиционной войне летчикам должны быть точно сообщены все места сигнальных мест, площадок и штабов.

б) Точное определение участка для работы самолетов.

в) Высылка самолетов только в случае действительной необходимости и невозможности обойтись другими средствами.

Со стороны войск:

а) Постоянное наблюдение за пехотным самолетом.

б) Обязательное выкладывание для обозначения передовой линии сигналов по требованию самолета и уборка их по миновании надобности.

в) Точное выполнение правил сигнализации постами связи при низших штабах. (Прилож. № 2).

Со стороны авиации:

а) Понимание обстановки.

б) Точное изучение местности, над которой придется работать и всесторонняя подготовка к выполнению задания.

в) Небольшая высота полета.

г) Назначение охраны от истребителей противника.

§ 145. Как только войсковому начальнику приданы пехотные самолеты, он обязан озаботиться, чтобы летчики были все время беспрерывно, точно и подробно информированы о предстоящих действиях своей пехоты, о расположении ее и ее штабов и все данные о противнике и предполагаемых его действиях.

§ 146. Строгой обязанностью пехоты является узнавание своего пехотного самолета и постоянное наблюдение за сигналами, с него подаваемыми. Для этого в ротах и взводах назначаются специальные люди для наблюдения за пехотным самолетом, заблаговременно подготовленные к исполнению своих обязанностей.

§ 147. Вследствие необходимости замечать все подробности боя с небольшой высоты полета, летчики пехоты для успешного выполнения задачи должны получать для работы определенный и возможно меньший участок (по фронту и в глубину не более 10 километров).

§ 148. Летчики пехотного самолета должны быть глубоко проникнуты важностью своей задачи, от успешного выполнения которой может зависеть исход боя. Задача заключается в том, чтобы понять ход боя, происходящего под ним и сделать его понятным для командования. Необходимы солидные практические познания для возможности предвидеть в полете вероятные действия своих и неприятельских войск; для облегчения этого желательно непосредственное участие в работе соответствующего штаба.

§ 149. Точное знание местности, над которой летчикам придется работать, весьма существенно для успеха работы. Знание местности достигается предварительными полетами над ней с целью изучения, изучением карт, планов и фотографий. Каждое задание должно быть тщательно подготовлено летчиками. Они должны знать последние сведения о расположении своих войск, последние боевые приказы, все последние сведения из всех источников о своих

войсках и войсках противника. Летчики должны приготовить в полет фотоснимки на матовой бумаге или части карт для нанесения расположения противника, карты или схемы для сбрасывания донесений, листки или книжки для заметок, цветной карандаш.

Вызов летчиков.

§ 150. Во время остановок фронта, своевременный вызов летчиков пехоты с передового аэродрома затруднений не представит.

§ 151. Во время марша-маневра летчики пехоты могут оставаться на основном или передовом аэродроме, периодически поддерживая связь (личную) со штабом дивизии, которой приданы. При сближении с противником основною задачею начальника пехотного авиазвена является—не упустить момент вступления в бой частей походного охранения.

§ 152. Для этого войсковой начальник должен:

1) держать летчиков пехоты в курсе оперативной обстановки и в частности соображений о возможном времени и районах встречи с противником или месте большого привала, если встреча возможна во второй половине дня;

2) озаботиться отдачею распоряжений посту воздушной связи (команде площадки для спуска), имея в виду дать последнему возможность выбора площадки немедленно по получении донесений о сближении с противником или, при первых же выстрелах в походном охранении или же немедленно по остановке на большой привал.

С этой целью удобнее всего требовать, чтобы начальник поста воздушной связи находился на походе непосредственно при начальнике колонны, имея в своем распоряжении конных разведчиков для быстрой рекогносцировки аэродромов в указанном ему районе.

Примечание. Начальник авиазвена должен сообщать заблаговременно начальникам постов воздушной связи сведения об аэродромах в полосе движения.

§ 153. Если столкновение с противником ожидается только на второй половине перехода, то летчикам может быть заблаговременно приказано перелететь на площадку для спуска во время большого привала; при возможности столкновения ранее большого привала, летчики авиазвена должны внимательно следить за результатами работы высылаемых с основного аэродрома воздушных разведчиков и боевиков, вылетая и сами на разведку в тех случаях, если данные общей разведки недостаточны для того, чтобы определить более или менее точно момент сближения сторон.

§ 154. Во всяком случае летчикам пехоты выгоднее вылететь раньше столкновения и произвести линиий разведывательный полет, чем опоздать к завязке боя, когда их содействие особенно ценно. Это правило в полной мере относится не только к встречному бою, но и к действиям против остановившегося противника. Донесение о вылете передается по телеграфу, телефону или радио, если таковые действуют.

§ 155. Подлетая к району движения или расположения своих войск летчики пехоты внимательно осматриваются для обнаружения костра, разжигаемого постом воздушной связи или для передачи летчикам распоряжений и для указания места площадки для спуска, если последняя уже выбрана. Одновременно выполняется настройка радио-станции и устанавливается связь с радио-станцией штадива.

Посадка делается только после облета района боя.

Порядок работы.

§ 156. Летчики подлетают к району боя на боевой высоте, достаточной для производства разведки, ориентировавшись хотя бы приблизительно во взаимном положении сторон и местах сигнальных площадок, снижаются над своими частями до нормальной боевой высоты полета связи (§ 157). В первый раз желателен вылет всех летчиков пехоты; в дальнейшем они чередуются в полете, при чем

вылет в каждом случае делается по приказанию штаба, который должен учитывать предел работоспособности летчиков, не высылая их без крайней нужды.

§ 157. Под боевой высотою полета для связи разумеется высота, с которой наблюдатель может при данных атмосферных условиях свободно различать невооруженным глазом сигналы, раскладываемые бойцами передовой линии и постами воздушной связи при штабах батальонов, а также замечать движение частей не менее взвода в боевых порядках.

§ 158. Во время боя летчикам пехоты воспрещается подниматься выше 1000 метров.

При неблагоприятных условиях наблюдения, а также в тех случаях, когда передовые линии почему-либо не выкладывают сигнальных полотен, летчики обязаны снижаться до той высоты, с которой является возможным получить общее представление об их расположении и различить своих от противника (если потребуется, то—метров до 100 и ниже, пока не удастся различить свои войска по форме одежды).

Цепи одиночных окопов или кусков дерна, выложенных стрелками для укрытия голов, видны достаточно хорошо с высоты 1000 метров и являются наиболее ясным показателем расположения наших и неприятельских передовых линий в начале боев на не изрытой старыми окопами местности.

Обычный вид одиночного окопа сверху—темная точка со светлым валиком к стороне противника.

§ 159. Летая над своими, летчик ведет аппарат таким образом, чтобы его опознавательные знаки могли быть видны, делая время от времени виражи и давая крены, при которых нижняя поверхность плоскостей освещалась бы солнцем. Зрительные сигналы всякого рода нельзя подавать с самолета в тот момент, когда он проектируется на солнце.

§ 160. Самолет требует обозначения передовой линии особым сигналом; всякий раз, когда это не-

обходимо ему для выяснения обстановки или когда получено соответствующее приказание с сигнальной площадки старшего штаба (см. приложение № 3, служебный сигнал № 1).

Наблюдение за самолетом и раскидывание сигналов под огнем противника тягостно для пехоты, почему летчик-наблюдатель должен стараться возможно реже требовать обозначения передовых линий, используя для этого преимущественно моменты затишья огня на данном участке; во время продвижения взводами и большими частями требование обозначения передовых линий—воспрещается.

§ 161. Самолет сносится с передовыми линиями и передовыми штабами (батальонов, полков) при помощи ракет:

а) требование к передовой линии обозначить ее место подается белою ракетой, при чем самолет летает вдоль фронта („я пехотный самолет. Где вы"),

б) требование штабам батальонов или полков дать донесение обозначается тем же сигналом, но при подаче его самолет делает виражи над местом штаба,

в) „понял" (прекратите обозначение), две ракеты,

г) „угроза атаки противника в направлении поданного сигнала" (скопление пехоты противника, его бронемашин, конница) — красная лента или красная ракета,

д) „в том направлении, где сброшена ракета, противника не заметно" (слаб или отсутствует)— зеленая ракета.

Если требование самолета не исполняется, обратить внимание пехоты очередями пулеметного огня.

§ 162. Оптические сигналы, подаваемые самолетом, наблюдаются как с сигнальной площадки (при радио-станции старшего штаба), так и всеми постами воздушной связи и артиллерией.

§ 163. Во избежание путаницы воспрещается менять значение сигналов, приведенных в § 161. Для особых случаев (напр., для одновременного движения в атаку, для подхвата атаки с воздуха

и т. п.) устанавливаются специальные оптические сигналы, фиксируемые и сообщаемые в приказе войскам на каждый раз особо.

§ 164. Пехота обозначает свою передовую линию по требованию самолета или по собственной инициативе; последнее она делает при приближении своего пехотного самолета в тех случаях, когда продвинувшись вперед, заняла какой-либо рубеж (окоп, гребень, местные предметы), а также когда отступила.

Кроме того, пехота обозначает свое расположение при пролете наших боевиков. Если пехота видит, что летчикам мешает воздушный бой, то сигналы не выкладываются.

Наблюдатель наносит расположение передовой линии на фото-снимок, карту или схему с пометкою времени наблюдения, после чего дает сигнал „понял". Крайне желательна фотосъемка нашей пехоты в момент подачи ею сигналов.

§ 165. После сигнала самолета „понял", полотна или заменяющие их подручные контрастные предметы (листы, платки) прибираются. На это правило следует обратить особое внимание бойцов и передовых штабов, так как забытые полотна введут в заблуждение и летчика и артиллерию и командование.

§ 166. При раскладывании полотнищ иметь в виду, что на всех почти самолетах наблюдатель имеет поле наблюдения вперед лишь на очень большие расстояния, тогда как наблюдение под собою, назад и в стороны обычно очень хорошее. Поэтому нужно давать сигналы не только тогда, когда самолет приближается, но и когда он проходит над пехотою и удаляется.

§ 167. Посты воздушной связи при штабах батальонов, полков и выше раскладывают, когда требуется связь с самолетом, свои опознавательные полотнища и передают свои донесения и требования специальными полотнищами по условному коду, согласно особых правил (приложение № 3).

Полотнища раскладываются на площадках, хорошо видных самолету, но невидимых противнику.

Сигнальные полотнища свертываются после подачи самолетом сигнала „понял", опознавательные—по окончании всей передачи.

§ 168. Наблюдатель немедленно передает по радио все, что ему передают и все, что он видит сам, и по мере того, как он видит; контролем правильности передачи с земли является непосредственное наблюдение обстановки с самолета. В первую очередь передается все, относящееся до передовой линии, затем донесения штабов батальонов и выше. Для передачи в тыл он пользуется условным радиотелеграфным кодом (приложение № 3), а при порче радио-телеграфа—сбрасыванием записок.

§ 169. Радиодонесения летчиков пехоты принимаются радиостанцией штаба и артиллерийскими, причем первая повторяет их полотнищами для поверки правильности приема.

§ 170. При передаче по радио никогда не помещать в одном донесении сведения о противнике и своих войсках, во избежание путаницы.

§ 171. Наблюдение за неприятельскими боевыми линиями ведется лишь в те моменты, когда наблюдатель ориентировался в положении своих частей и не имеет временно работы по связи с ними.

§ 172. Письменные донесения (со схемою) сбрасываются летчиками в конце полета в свой штаб дивизии, если передовой аэродром или площадка для спуска расположены далеко от штаба; в донесении отмечаются главные результаты наблюдения в течение полета; после посадки (вдали от штаба) немедленно посылается по телефону подробное донесение.

§ 173. Во время полета письменные донесения сбрасываются тому, кто именно может ими воспользоваться, т. е. артиллерии, штабам батальонов и выше. Письменные донесения сбрасываются в тех случаях, когда нет возможности передачи по радио или оптическими сигналами. Сбрасывание донесе-

ний в передовые линии не рекомендуется, так как в большинстве случаев подобрать их не будет возможности.

§ 174. Письменные донесения должны быть кратки, точны и обязательно иметь обозначение времени наблюдения, к ним необходимо прилагать отчетные кроки замеченного на заблаговременно приготовленных схемах или фотоснимках. Сбрасываются они с высоты не более 300 метров (лучше с 200 метров).

§ 175. Фотоснимки проявляются немедленно по возвращении летчиков на передовой аэродром и срочно отсылаются в штаб дивизии с пояснениями летчиков.

Связь с войсковыми колоннами и отдельными группами войск в маневренной войне.

§ 176. Во время маршей-маневров установление связи электрическими средствами удается далеко не всегда. При форсированных передвижениях—предбоевом маневрировании колонн, преследовании и отходах—неналаженность проволочной связи представляет заурядное явление. Этим самым обусловливается необходимость привлечения авиации для связи с войсковыми колоннами в маневренной войне, а также в позиционной войне на участках состоявшегося прорыва.

Случаи, когда потребуется высылка самолетов, будут особенно часты при разделении колонн противником или местными препятствиями, а также при действиях небольших частей на широком фронте.

Организация работы и условия ее успешности.

§ 177. В назначении специальных отрядов или летчиков исключительно для несения связи между колоннами нужды нет, так как прибегать к их помощи регулярно не придется.

Летчики пехоты и артиллерии в промежутках междубоевого маневрирования заняты лишь подготовительными работами; при отсутствии же их, для связи с колоннами могут быть назначены разведывательные летчики. От летчиков требуется лишь опытность в посадке на незнакомые и неудобные площадки.

§ 178. Относительно подбора наблюдателей сохраняют полную силу требования § 64.

§ 179. Самолеты нужны разведывательного типа, вполне современного боевого качества и обязательно легкие на посадку. Желательно снабжение самолетов дополнительною звездою на фюзеляже, чтобы части не обращались за содействием к самолетам, имеющим другое назначение.

§ 180. При постановке заданий иметь в виду, что от летчиков связи можно потребовать в один полет посадки не более, чем в двух-трех местах, кратких сношений по условленному коду не более, чем с пятью инстанциями или сбрасывания донесений не более, чем в десяти местах. В важных случаях самолеты должны быть высылаемы парами.

§ 181. Работа по связи возможна только в том случае, если авиации будет обеспечена возможность опознавать свои части. Для успеха необходимы:

1) Правильная организация подачи опознавательных сигналов и полное ознакомление с нею войсковых групп и авиации.

2) Полная и постоянная ориентировка летчиков и наблюдателей в оперативной и разведывательной работе штаба.

§ 182. В авиации образуются кадры инструкторов, для подготовки к службе постов воздушной связи красноармейцев, командируемых от войсковых частей. Обучаемые ознакомливаются с правилами службы постов воздушной связи, сигналами и опознавательными знаками, условиями выбора площадок для спуска, типами самолетов, степенью видимости земных целей и сигналов с самолета при разных условиях погоды и различной высоте полета, правилами запускания мотора и т. п.

При обучении—поменьше рассказов и побольше практики.

По ознакомлении и поверке знаний, обученные возвращаются в свои части, где и несут службу по связи при посредстве авиации, а также по наблюдению за воздушным противником и полетами наших аппаратов.

§ 183. Начальники войсковых частей должны озаботиться снабжением постов воздушной связи всем необходимым для их работы, если в авиации не хватило нужных для этого средств (см. приложение № 2).

§ 184. В частях, в которых не организована служба летчиков пехотов, посты воздушной связи достаточно иметь по расчету на каждую отдельно двигающуюся колонну (в стрелковых частях на каждую дивизию, желательно—на полк, в конице на каждую дивизию).

Кроме того, необходимо содержать кадр запасных постов или наметить меры для разделения существующих постов на случай действия колонн частями меньшей силы или же выделения из них отрядов с особыми задачами.

§ 185. Самолеты, назначенные для несения службы связи, должны быть снабжены опознавательными вспышками или ракетами; при отсутствии таковых разрабатывается ряд опознавательных эволюций самолета (см. § 188).

§ 186. Все перевозимые документы хранятся летчиком или наблюдателем в общей папке, в которой укладывается флакон со смесью керосина с бензином *) для сжигания в случае посадки у противника.

Независимо от этого шифрование пересылаемых документов является крайне желательным.

§ 187. Независимо от опознавательных полотнищ частей, назначаются дополнительные опозна-

---

*) Чистый бензин сгорает прежде, чем успеют выгореть плотно уложенные в конверт бумаги.

вательные сигналы: штаб командования отдает в секретных записках на определенный период (например, на неделю) вперед ряд дополнительных опознавательных сигналов для подачи с земли самолету и обратно. Эти сигналы отдаются, как отзыв и пропуск, каждый на несколько дней (в случае наличия авиации противника желательно назначать их на каждый день, чтобы ими не мог воспользоваться неприятель).

§ 188. Дополнительные опознавательные сигналы войсковых частей подаются ими или особою комбинацией полотнищ или особыми перестроениями головных частей колонны при пролете наших самолетов (например, в форме креста, трех или более параллельных колонн на строго равных интервалах, расчленением на короткие и длинные части, образующие какую-либо букву азбуки Морзе и т. д.). Сигналы с самолета подаются или дополнительною комбинацией ракет или эволюциями самолета (круг небольшого радиуса, восьмерка, пролет змейкою и т. д.).

Примечание. Сигналы эти должны быть известны всем нашим летчикам для облегчения разведки и предупреждения обстрела войск своими боевиками.

§ 189. При каждой остáновке войсковой части, а при малейшей к тому возможности и при движении ее, пост воздушной связи, по приказанию Начальника Части, выбирает площадку, годную для под'ема и спуска самолета, и приготовляет все необходимое для подачи опознавательных сигналов в момент приближения самолета. Площадка должна быть связана с начальником телефоном или ординарцами. Если часть опасается быть обнаруженной противником по подаваемым сигналам или по снижению над ее площадкою наших самолетов, то площадку полезно относить подальше, но обязательно обеспечив ее от нападения противника.

§ 190. Летчики связи снижаются над районом предполагаемого расположения своих частей на

высоту, с которой хорошо могут быть видимы опознавательные знаки (звезды самолетов) (при хороших условиях наблюдения—500 метров).

§ 191. При приближении всякого самолета, если только заблаговременно не выяснено, что этот самолет—неприятельский, на выбранной площадке зажигается дымовой костер, чтобы обратить внимание летчика на место площадки и указать ему направление ветра.

§ 192. Заметив дым на площадке, летчик подлетает к ней и подает опознавательную вспышку или условный сигнал определенною эволюцией.

§ 193. Когда будет определено, что самолет—свой, на площадке раскладывается опознавательный сигнал полотнищами (в 50—70 метрах от костра со стороны ветра).

§ 194. В зависимости от срочности и важности полученных задач летчик или садится или обменивается донесениями по условному коду или снижается для сбрасывания вымпелов с приказаниями или же летит для выполнения более важной задачи и затем возвращается к площадке, требовавшей его посадки.

§ 195. При сбрасывании вымпела летчик обязан удостовериться в том, что вымпел поднят. Перед спуском или сбрасыванием вымпела, летчик обязательно должен пройти на возможно малой высоте, а после спуска не останавливать мотора до тех пор, пока не убедится окончательно, что на площадке действительно—свои.

Примечание. Войсковые части не должны злоупотреблять требованием спуска самолетов, так как несчастья и поломки самолетов случаются преимущественно при посадках.

§ 196. В случае посадки летчик-наблюдатель лично передает начальнику части приказание, ориентирует его в данных обстановки, полученных от старшего начальника и соседних отрядов, а также на основании своего наблюдения и получает от него донесения и подробную ориентировку.

§ 197. На изложенных выше основаниях поддерживается также связь с отрезанными противником частями наших войск в поле или укрепленных районах, а также с повстанческими отрядами в тылу противника.

Связь с тылом противника.

§ 198. При старших резидентах в тылу противника полезно организовывать посты воздушной связи (из 2—3 надежных работников, по крайней мере один из которых обязательно должен быть авиаспециалистом); посты располагаются вблизи удобных для спуска площадок в безлюдной местности; они должны быть снабжены мандатами, деньгами и небольшим запасом бензина и инструмента. На случай обнаружения намечается запасная площадка. Площадка выбирается не ближе 5—6 километров от населенных пунктов вдали от дорог (хотя бы проселочных) и не на открытой местности (не на виду у возвышенных мест); особенно удобно организовывать такие посты в предвидении отхода.

§ 199. Если пост не мог быть установлен заблаговременно, то назначенные в состав его люди пробираются скрытно через неприятельское расположение и выбирают из намеченных ранее по карте площадок наиболее подходящую по удобству посадки и уединенности; в ближайшие дни для облета всех намеченных площадок направляется самолет, который и выясняет при этом, какая из них избрана постом.

§ 200. Лучшее время для посадки в тылу противника—начинающийся рассвет; скрытое выполнение задачи облегчается также при наличии облачности с просветами; для большей скрытности и безопасности самолету возвращаться по иному маршруту.

§ 201. Посты в тылу противника входят в связь с партийными и партизанскими организациями и военными агентами, не выдавая никому из

них своего места. При приближении нашего самолета они несут службу так же, как указано в §§ 190—196, но с тою разницей, что дымные костры не зажигаются, так как место площадки самолету известно, а дым может обнаружить ее противнику.

§ 202. Записки с указанием сигналов на определенные промежутки или на каждый день выдаются при организации поста, а затем периодически обновляются прилетающими самолетами. Желательно заблаговременное установление сроков и времени дня прилета аэропланов (лучше всего—на рассвете).

§ 203. Общая организация дела возлагается на фронтовые управления авиации и воздухоплавания. Служба заключается в ориентировке, доставке литературы, общих директивных указаний и сведений, добытых военными агентами.

§ 204. В исключительных случаях допускается специальная посылка самолетов для высадки в тылу противника шпионов, агентов и подрывников, а также для обратного их возвращения; в последнем случае день перелета должен быть условлен заблаговременно. Если при этом в неприятельском тылу не были организованы специальные посты и площадки, то посадку приходится делать в неизвестной местности, что требует от летчика исключительной смелости, самообладания и находчивости при соблюдении всех возможных предосторожностей.

§ 205. Посылать самолеты для посадки в тылу противника нужно как можно реже, чтобы не выдать место площадки; кроме того, необходимо помнить, что подобного рода задачи связаны с самым серьезным риском и требуют для своего исполнения лучших летчиков, лучшие самолеты (быстроходные, быстро забирающие высоту с прочным шасси и надежным мотором, желательно с глушителем).

Летчики снабжаются согласно п. е) § 207.

Дальние полеты для связи над расположением противника.

§ 206. Задачи: связь с отрезанными частями своих войск, дружественными государствами и зарождающимися очагами политической борьбы и разбрасывание воззваний. Имеющиеся лучшие системы допускают перелет с возвращением на глубину около 500 километров, а без возвращения на 900 примерно километров, при обязательном условии благоприятной погоды; независимо от этого требуется возможно больший потолок.

Удачное выполнение летчиками подобных задач, помимо непосредственной пользы, дает огромное моральное впечатление, подчеркивая единение трудовых масс всего мира, осуществляемое авиацией, как высшим достижением современной техники и науки. Вся организация дальних полетов ложится на фронтовые штабы авиации.

§ 207. Основные правила организации:

а) На каждый фронт намечается один—два самолета наиболее подходящих типов, специально приспособленных для дальнего полета (дополнительные баки и пр.).

б) Летчики избираются наиболее опытные и выносливые.

в) Возможно ближе к боевым линиям оборудывается отправная станция перелета.

г) Летчикам выдаются 10 и 25-верстные карты возможных маршрутов, а также планы городов в масштабе не мельче 2 верст в дюйме.

Ориентировка на пути для полета как днем, так и ночью (светлою), изучается летчиками заблаговременно.

д) Изучаются метеорологические условия полета.

е) Добываются иностранные деньги, паспорта, штатское платье для выдачи летчикам перед полетом, на случай посадки.

ж) В полет берется шоколад, вода, галеты, вино или коньяк.

з) Делается наряд истребителей для сопровождения самолета в прифронтовой зоне (если вылет намечен днем); это необходимо потому, что самолет нежелательно отяжелять пулеметом, рассчитывая лишь на возможно большую высоту, а забирать заблаговременно большую высоту над своим расположением невыгодно, так как этим увеличивается и без того огромная продолжительность полета.

Связь со своим глубоким тылом.

§ 208. Для связи между высшими штабами (армии, фронта и высшего командования), весьма полезно организовать линии воздушных сообщений, ускоряющих доставку разного рода схем, фотографий, а также об'емистых печатных материалов до скорости, соответствующей практически быстроте телеграфной передачи.

§ 209. Линии могут быть организуемы лишь при наличии избытка самолетов или в периоды затишья летной работы при обязательном условии сохранения возможности быстро привлечь летчиков к боевой деятельности, как только это потребуется обстановкою.

§ 210. Для регулярной воздушной почты на каждый участок, соответствующий практической дальности действия данного типа самолетов, назначается шесть аппаратов (два – в полете от конечных станций, два—в резерве, два — в текущем ремонте или чистке). Самолеты допускаются любых типов, достаточно лишь современных для возможности бороться с неблагоприятными метеорологическими условиями.

§ 211. Для работы в глубоком тылу допускается привлечение утомленных фронтовою работою летчиков. Наблюдателей не требуется, исключая случай, когда таковыми будут ответственные штабные работники, отправляющиеся для личного общения.

§ 212. Воздушные станции (моторист, один—два подручных, запас бензина, смазочного и инстру-

ментов), организуются через каждые 150—200 километров, в зависимости от дальноходности назначенных на линию самолетов.

Примечание. Станции могут быть использованы летчиками, летящими на пополнение фронта или эвакуирующимися при быстрых отходах.

§ 213. При дальних перелетах для связи необходимо полное снабжение самолета аэронавигационными инструментами и использование данных метеорологических наблюдений; маршрут рассчитывается заранее по компасу и часам, при чем устанавливается заблаговременно выгоднейший румб движения аппарата при данном направлении ветра; во время полета, в случае сильного встречного или бокового ветра, необходимо менять высоту, отыскивая слой воздуха с попутным или слабым ветром.

§ 214. На каждую линию назначается начальник (командир отряда). Общая организация возлагается на штабы авиации фронтов, получающих руководящие указания от штавоздухфлотресп.

III. Связь самолетов в воздухе.

Связь между одиночными самолетами.

§ 215. Связь между самолетами на дальние расстояния возможна лишь при наличии двухсторонних радиоприборов. Прибегать к ней придется преимущественно в районах массирования авиации, с целью вызова своих самолетов на поддержку для боя с замеченным издали воздушным противником. При этом самолет, требующий поддержки, подает сигнал опасности (приложение № 3), отвечающие самолеты должны указать свои координаты с целью дать возможность нашему летчику сообразить соответствующее направление маневрирования и способ заманивания неприятельского летчика под удар.

§ 216. В случае подозрения в том, что наши сигналы известны противнику, в Штавоздухфлотреси немедленно вырабатываются и рассылаются новые сигналы.

§ 217. Оптические сигналы для связи одиночных самолетов и небольших групп в воздухе нежелательны, так как видимы они в течение короткого промежутка времени и не всегда будут замечены соседними летчиками, даже находящимися на небольшом расстоянии. Кроме того, они могут быть приняты и ложно истолкованы своими войсками, так как встречи с воздушным противником и требование поддержки чаще всего будут иметь место в районе позиций.

Средства связи в групповом полете.

§ 218. Основою согласованности действий в групповом полете являются:

1) Слаженность и понимание маневров начальника, основанные на постоянной совместной полетной работе.

2) Заблаговременное детальное изучение всеми летчиками задачи полета, намеченного способа ее выполнения и приемов действия при преодолении препятствий (облака, обстрел с земли, воздушный противник, повреждение наших самолетов, особенно ведущих).

3) Следование примеру ведущего самолета.

§ 219. Всякого рода заблаговременные условия относительно способа действий могут иметь лишь относительное значение и необходимы главным образом в тех случаях, когда нет возможности или времени отдать в воздухе приказание, соответствующее действительной обстановке.

§ 220. Авиационный начальник в зависимости от слаженности летчиков, их опытности и находчивости, а также от достаточности наличных средств сигнализации в воздухе должен об'яснить летчикам, какие из заблаговременных условий подлежат обя-

зательному выполнению, а какие имеют лишь относительную обязательность.

§ 221. В виду быстротечности действий в воздухе, для управления в полете применять условные сигналы, прибегая к полной передаче лишь при недостаточности утвержденных наставлением и заблаговременно выработанных для каждой частной задачи условных сигналов.

§ 222. В групповом полете могуть быть применены для связи оптические и звуковые средства, и из электрических—радио-телеграф и радио-телефон.

Оптические средства связи:

1) Индивидуальные опознавательные знаки отрядов и самолетов.

2) Эволюции самолета (змейка, покачивание, горки и т. п.).

3) Ракеты.

Звуковые сигналы:

1) Очередями пулеметного огня.

2) Сиреною или клякстонами.

§ 223. Номера или индивидуальные опознавательные знаки отрядов и самолетов в отрядах помещаются на середине боковых поверхностей фюзеляжа. Для групповых полетов наличие их обязательно в целях быстрого сбора и нахождения своего места в строю в начале полета, а также в случае нарушения порядка в строю (например, при прохождении сквозь облака, невыдержке строя во время боя, при переходе из разомкнутого в боевой строй и т. д.).

§ 224. Сигналы эволюциями самолета крайне ограничены по числу, так как во избежание нарушения порядка в строю всякого рода резкие фигуры не допускаются. Трудность различения их на большое расстояние делает применение их для управления боевыми порядками крупных частей не желательными. В пределах звена (взвода) и отряда сигнализация эволюциями должна быть использована полностью, так как преимуществом этого способа является трудность распознавания для про-

тивника воздушного и земного и возможность выполнять эволюции более мягко или резко в зависимости от длины строя.

§ 225. Количество сигналов ракетами также ограничено, при чем необходимо считаться с тем, что значительная часть комбинаций ракетами обозначает разного рода сигналы для связи с землею.

Ограниченность запаса ракет делает сигнализацию ракетами дополнением к сигнализации эволюциями и запасным средством на случай отсутствия или порчи радио.

§ 226. Ракеты выстреливаются вверх и вперед.

Примечание. Сигнализация цветными лентами не допускается, так как во время полета их легко проглядеть, а для наблюдения за ними необходимо оборачиваться.

§ 227. Звуковые сигналы вполне удовлетворительны, если применяются в пределах строев отряда. при условии наличия сирен и клаксонов достаточной силы. При этом ими могут быть выражены (по азбуке Морзе) все сигналы условного кода.

Для управления боевым порядком нескольких отрядов на больших интервалах непригодны.

Очереди пулеметного огня, в виду нежелательности расходования патронов, употребляются лишь для подачи сигнала „замечен воздушный противник".

§ 228. Двухсторонний радио-телефон, а за отсутствием его—радио-телеграф, является нормальным командным языком авиации в воздухе и наиболее удобным средством связи.

§ 229. При отсутствии радио-управление боевым порядком больших авиочастей до крайности затрудняется, так как единственным средством сигнализации остаются ракеты.

В пределах строев отряда и звена отсутствие радио особенно не скажется, так как при управлении ими наибольшую роль играет пример начальника и сохраняют полную действительность сигналы эволюциями и звуковые.

Правила связи в воздухе.

§ 230. Сигналы в групповом полете подаются только начальниками (командиром эскадрильи, командирами отрядов). Лишь предупреждение о появлении воздушного противника дают специально назначенные для наблюдения за ним летчики (сопровождающие, охраняющие и фланговые в отрядах).

§ 231. Перед каждою подачею сигнала, а также перед изменением высоты и направления, командиром отряда (командиром звена) подается сигнал „внимание“ (покачивание самолета или сигнал по радио) „всем“ (приложение № 3).

§ 232. Сигналы наблюдаются и принимаются всеми летчиками; на двух и многоместных самолетах сигналы принимает наблюдатель, что не исключает обязанности летчика следить за подаваемыми начальниками сигналами.

§ 233. Если по исполнению заметно, что сигнал понят неправильно, то подавший его начальник дает сигнал „повторяю передачу“.

Приложение № 1.

Аэровоз, Аэросани, Глиссер.

Аэровоз (30-футовая железнодорожная платформа с установленною на поворотном круге гондолою самолета) обладает скоростью до 70 километров в час; при моторе в 150HP, он может везти прицепной вагон до 1000 пудов весом.

Положительные свойства аэровоза: постоянная готовность к службе, независимость от наличия горячего паровоза, возможность переноса установки на новую платформу, для работы на участке железной дороги, отрезанном разрушением пути или сооружений.

Недостатки: возможность схода с рельс на поворотах при большой скорости; быстрая изнашиваемость мотора; ограничение действия линиями железных дорог при условии совершенно свободного пути на перегонах; выветривание балласта воздушною струею, не допускающее применения аэровозов в большом числе.

Аэросани с мотором от 40HP, имеют скорость до 100 кил. в час. Экономическая скорость 30 верст. Поднимают до 25 пудов полезного груза. Двигаются как по дорогам, так и без дорог, по цельному снегу. Удобны для связи при хорошем снеговом покрове и равнинной местности. При наличии колесного хода могут применяться и летом, как автомобиль. Недостатком их является неэкономное расходование энергии двигателя по сравнению с автомобилем на твердой дороге.

Глиссер (скользящая лодка с укороченными аэропланными крыльями) применяется для связи по водным сообщениям. Мотор от 80 до 260HP, скорость от 75 до 110 клм. в час. Грузоподъемность 30—50 пудов. Особенно пригоден для сообщения по мелководным рекам и озерам. Круг действия ограничен наличием водных пространств; в бурную погоду применение невозможно.

Приложение № 2.

ИНСТРУКЦИЯ
по организации и службе постов воздушной связи.

(Авиасигнальные посты).

Организация.

1. Сигнальные посты учреждаются: для поддержания постоянной связи во время боя с передовыми частями при посредстве летчиков пехоты, для сигнализирования с земли местонахождения того или иного штаба и для установления при помощи самолета связи между штабами войсковых колонн.

2. Сигнальные посты придаются: а) штадивам и штакорам — во всех случаях, если в армии есть авиация; б) штабам батальонов и полков в тех случаях, когда имеется в виду обслуживание их летчиками пехоты; в) в случае надобности штабу армии (конной—всегда).

Примечание. При выделении войсковых частей любой силы в отдельные отряды, им придается пост воздушной связи, если только в высшем соединении имеется авиация.

3. Старший войсковой начальник, по прибытии в его ведение авиачастей определяет совместно со старшим авианачальником число постов и распределение их между подчиненными войсковыми единицами.

4. В каждом штабе, имеющем пост воздушной связи, одному из сотрудников штаба поручается организация связи поста со штабом и содействие посту по выполнению его задачи.

5. Каждый авиасигнальный пост состоит из 3-х человек. В это число входит один начальник

поста, со специальною подготовкой и два сигнальщика. Сигнальщики выделяются из той части, которую пост обслуживает.

6. Каждый сигнальный пост снабжается: 1) опознавательным полотнищем соответствующего штаба и сигнальными полотнищами, 2) компасом, 3) часами, 4) биноклем, 5) записною книжкою.

Обязанности начальника поста воздушной связи.

7. Начальник сигнального поста должен точно и твердо знать и понимать все условные сигналы, подаваемые с земли и с самолета, а также стараться в возможно короткий срок научить этому сигнальщиков, стремясь при этом к возможному ускорению подачи сигналов с земли и достижению при помощи настойчивого обучения автоматической точности.

8. Знакомит красноармейцев обслуживаемой им части с правилами обозначения передовой линии при пролете пехотного самолета.

9. Начальник авиасигнального поста, по указанию сотрудника обслуживаемого штаба (§ 4) избирает сигнальную площадку в непосредственной близости к этому штабу, достаточно укрытую от взоров противника, вместе с тем позволяющую самолету хорошо видеть расстилаемые на ней сигнальные полотнища и сбрасывать донесения.

10. С людьми своего поста несет службу наблюдения над самолетами, летающими над районом поста, находясь неотлучно на сигнальной площадке с подготовленными к быстрому развертыванию сигнальными полотнищами.

11. Сигнализирует самолету расстиланием опознавательного полотнища: 1) самостоятельно в случае точного определения его своим, а не противника, 2) по ракетному требованию своего самолета „где вы“. Полотнища немедленно свертывает: 1) по сигналу своего самолета „понял“ и 2) когда ясно видит, что самолет уходит из расположения части.

12. Распоряжения, полученные через сотрудника обслуживаемого штаба, начальник поста передает самолету расстиланием сигнальных полотнищ на сигнальной площадке, расстилая их рядом и справа (стоя лицом к противнику) от опознавательного полотнища Штаба, которое за время своей сигнализации не снимается. Каждый сигнал полотнищем убирается в том случае, когда самолетом дана ракета „понял".

13. При подачах сигналов с самолета начальник поста обязан повторять каждый раз значение принятого сигнала расстиланием сигнальных полотнищ. Принятые сигналы записывает и передает сотруднику Штаба для доставки по назначению.

14. Сбрасываемые с самолета донесения начальник поста обязан находить и немедленно передавать для доставки в штаб обязательно просигнализировав полотнищем, сбросившему его самолету сигнал „понял".

15. Начальник поста несет полную ответственность за правильность несения службы его постом и ведет запись наблюдений отмечая: 1) сведения о замеченных летавших самолетах, как своих, так и противника, с обозначением времени, 2) все принятые и переданные вверенным ему постом сигналы с точным обозначением времени.

Приложение № 3.

Общий Код авиационной сигнализации.

Радиотелеграфные сигналы.

(Могут передаваться короткими и длительными звуками сирены или клаксона, очередями пулеметного огня, короткими и продолжительными лучами прожектора или сигнальной лампой).

Сигналы общего значения.

№№ по порядку.	Буквенное обозначение сигнала.	Значение сигнала.	ПРИМЕЧАНИЕ.
	Служебные сигналы.		
1	Условный позывной земной станции.	1) Хочу с вами связаться; 2) не вижу ваших сигналов.	
2	Запасный условный позывной передающей станции.	Дайте следующ. условный позывной номер.	Подается, когда есть сомнение, не ведет ли передачу станц. противника; подметивш. наш позывной.
3	Д — ..	1) Да; 2) понял.	
4	Н — .	1) Нет; 2) нельзя.	
5	Точки быстро	1) Ошибся; 2) повторите, не понял.	
6	— . . . —	Знак разделения.	
7	Ж . . . —	Ждите, временно не могу наблюдать.	
8	Б У К — . . . . . — — . —	Полная передача буквами Морзе.	Подается, как одна буква без перерыва.
9	Е Ц . — . — .	1) Конец работы в данной точке; 2) нечего сигнализировать.	При возвращен. самолета; полное окончание работы (сигнал Е Ц повтор. три раза).
10	С О С . . . — — — . . .	Опасность, спешите помочь, терплю бедствие	
	Обозначение войск.		
1	К Р — . — . — .	Наши, свои (красные).	Сигналы 1 и 2 подаются перед каждым донесением о своих или неприят. войсках.
2	Ы К — . — — — . —	Противник.	
3	Р О . — . — — —	Рота.	

№№ по порядку.	Буквенное обозначение сигнала.	Значение сигнала.	ПРИМЕЧАНИЕ.
4	Б А — ··· ·—	1) Батальон; 2) пост воздушной связи батальона.	
5	П О ·— —· — —	1) Полк; 2) пост воздушной связи полка.	
6	Б Р — ··· ·—·	1) Бригада; 2) пост воздуш. связи бригады.	
7	Д П — ·· ·—	1) Дивизия; 2) пост воздушн. связи дивизии.	
8	Э С · ···	Эскадрон.	
9	О Р — — — ·—·	Орудие, заряди. ящик.	
10	А Р ·— ·—·	Артиллерия. батарея.	
11	Ш А — — — — ·—	Пехота.	
12	К А —·— ·—	Кавалерия.	
13	Т А — ·—	Танк.	
14	А В ·— ·— —	Автомобиль.	
15	О Б — — — — ···	Обоз.	
16	С О ··· — — —	Состав, поезд.	
17	Б Л — ··· ·—··	Блиндированный.	Добавляется: автомобиль, поезд.
18	А Э ·— ·	Аэроплан.	
19	К О —·— — — —	Колонна (походная, резервн., войска, обозы на отдыхе, ряд цепей в затылок.	Добавление после сигнала цифры обозначают длину (глубину) в метрах. Можно вместо расстояния указать и величину части.
20	Р А ·—· ·—	Развернут. строй, эшелон боевых групп.	

№№ по порядку.	Буквенное обозначение сигнала.	Значение сигнала.	ПРИМЕЧАНИЕ.
	Обозначение места.		
1	К — · —	Координаты.	Добавляются цифровые координаты места по карте.
2	С · · ·	1) Север; 2) направл. к северу; 3) севернее.	Для указания места, направления движения и отклон. снарядов; в последнем случае добавл. цифра обозначающая расстояние в саженях.
3	В · — —	1) Восток; 2) направл. к востоку; 3) восточн.	
4	Ю · · — —	1) Юг; 2) направление к югу, 3) южнее.	
5	З — — · ·	1) Запад; 2) направл. к западу; 3) западнее.	

1) Специального сигнала для обозначения слова „в направлении" нет, так как достаточно указать движение и полностью название места в направлении движения или сторону света.

2) Северо-восток и прочее обозначается СВ, ЮВ и т. д.

	Обозначение времени.		
1	Ч — — — ·	Час.	Предваряется цифрами обознач. число часов или минут.
2	М — —	Минут.	

Сигналы при несении службы связи с передовыми частями пехоты и колоннами.

Перед сигналом добавл. № земного поста или сигнал Р У (· — · · · —). Часть сигналов пригодна для донесения о войсках пр-ка, в этом случае добавляется сигнал Ы К (— · — — — · —), сигналы обозначают либо то, что наблюдает сам самолет, либо то, что передают ему войска.

1	Ы К Н — · — — · — · — ·	1) Противника не заметно; 2) повидимому свободно.	Предварительно указываются координаты или название местного предмета.
2	А Т А · — — · —	1) Атакует; 2) наступ.	
3	О Т Х — — — · · · ·	1) Отходит; 2) отступ.	

№№ по порядку.	Буквенное обозначение сигнала.	Значение сигнала.	ПРИМЕЧАНИЕ.
4	Д В И	Двигается.	
5	С Т О	1) Стоит на месте; 2) в резерве; 3) на биваке; 4) удержив. позицию.	
6	О К А	1) Окапыв.; 2) в окопах.	
7	П Е Р	Переправляется.	
8	Г О Т	1) Готовы; 2) готовятся.	Если добавляется „атаковать", то это обозначает требование усилить огонь артиллерии.
9	Б О Й	Ведут бой.	
10	О Х В	Охвачен.	
11	О К Р	Окружен.	
12	П Р О	Прорван.	
13	З А Г	Дайте заградительный огонь.	
14	Е Т М	1) Своя артил. бьет по нашим; 2) увеличить прицел.	
15	С Н А	Просят прислать боевое снабжение.	

№ № по порядку.	Буквенное обозначение сигнала.	Значение сигнала.	ПРИМЕЧАНИЕ.
		Сигналы для связи с артиллерией.	
		а) Сигналы для простейших стрельб.	
1	О	1) Огонь; 2) Очередь. наблюдаю.	
2	Ц	Средняя траектория проходит через цель.	
3	Б	Беглый огонь.	
		б) Сигналы для сложных стрельб.	
4	С Т	Стой, прекрати огонь.	
5	Г Р	Гранатою бомбою.	
6	Ш Р	Шрапнелью.	
7	Х М	Химическ. снарядами.	
8	К Л	Все клевки; поднимите разрыв.	

1) Для переноса огня (по длине цели) тот же прием, что и при корректировании (указывается в какую сторону по странам света, на какое расстояние).

2) Для поправки отдельных орудий указывается № и сигнал „ОР".

3) При требовании самолетом открытия огня указывается:

а) координаты цели;

б) род войск, строй и направление движения, а при необходимости быстрого открытия огня—только род снаряда.

		Сигналы для связи с аэродромом. (Площадкой для спуска).	
1	Ж Д У	Буду кружить вблизи обнаруженной цели в ожидании прилета боевиков.	
2	В Е Т	Сигнализируйте направление ветра и свойства аэродрома.	При отсутствии радио сигнал заменяется оптическим (круги).

При возвращении с группового полета самолет, подлетая сигнализирует свой номер, что означает: „иду на посадку, свободен ли старт".

№№ по порядку.	Буквенное обозначение сигнала.	Значение сигнала.	ПРИМЕЧАНИЕ.
	Междусамолетные сигналы.		
1	В С ·−− ···	Всем.	
2	О Т −−− −	Отряд.	Предварительно указывается порядковый № отряда (1-й, 2-й, 3-й, 4-й).
3	К О −·− −−−	Сомкнуться в колонны.	
4	Р А ·−· ·−	Разомкнуться.	
5	В О −··· −−−	Перестроиться для бомбометания или атаки земных целей.	
6	Д Е −·· ·	Демонстрировать воздушную атаку.	Предварит. № отряда или самолета
7	Н А −· ·−	Наблюдайте.	Подается охраняющему самолету, когда охраняемый почему-либо вынужден прервать наблюдение.
8	О Х −−− ····	Охраняйте действия группы от воздушн. нападения.	Предварит. указать № отрядов или самолетов.
9	П П ·−−· ·−−·	Повторяю передачу.	Подается, когда по исполнению видно, что сигнал принят неверно.
10	С Б ··· −···	Сбор.	

1) Сигнал Е Ц, в междусамолетном сообщении означает: поврежден (или бензин на исходе), „должен вернуться“.

2) Перед каждым сигналом, подаваемым зрительными средствами, дается сигнал „внимание“ (покачивания самолета).

Азбука Морзе.

А .—	М ——	Ч ———.	1 .————	, .—.—.—
Б —...	Н —.	Ш ————	2 ..———	. .....
В .——	О ———	Щ ——.—	3 ...——	: ———...
Г ——.	П .——.	Ы —.——	4 ....—	? ..——..
Д —..	Р .—.	Ь —..—	5	
Е .	С ...	Ю ..——	6 —....	
Ж ...—	Т —	Я .—.—	7 ——...	
З ——..	У ..—		8 ———..	
И ..	Ф ..—.		9 ————.	
К —.—	Х		0 —————	
Л .—..	Ц —.—.			

II. Оптические сигналы с самолета.

№№ по порядку.	Вспышки ракеты или ленты.	Значение сигнала.	Примечание.
1	× белый.	1) Я пехотный самолет. Где вы. 2) Дайте донесение.	
2	×× белый.	П о н я л.	
3	×××× белый.	1) Повторите, 2) Не понял.	
4	Красн. произвольное число.	В месте сбрасывания сигнала накапливается противник.	
5	× зеленый.	Здесь противника не заметно.	
6 7	Сигналы большим числом зеленых ракет или особыми ракетами.	Переходите в атаку. Самолеты будут атаковать находящегося перед вами противника, подхватите удар.	Устанавливаются особо и сообщаются войскам секретным приказом.

III. Сигналы полотнищами.

№ по порядку.	Обозначение полотнами.	Обозначение по радио или прожектором.	Значение сигнала.	Примечание.
			Опознавательные сигналы.	
1	½ м	Номер батальона и полка и сигнал „БА“ или „ПО“.	Передовая линия:	Опознавательные сигналы раскладываются и не снимаются во все время передачи.
2	2 м		1 батальон	
3			2 „	
4			3 „	
5	3 м		1-й полк.	Для кавбригад, то же обозначение, но с добавлением квадратика посередине диаметра.
6			2-й „	
7			3-й „	
			Условные позывные.	
8	3 м		1-я дивизия.	
9			2-я „	
10			3-я „	
11	3 м		Корпус.	Армия—то же обозначение, но добавляется квадратик в центре звезды.
12	6 м.		Начальник артиллерии.	
13	4 м.		1-я группа батареи.	Для конных батарей такие же полотна. Для тяжелой артиллерии добавляется квадратик в средине большого квадрата.
14			2-я „ „	
15			3-я „ „	

Примечания:

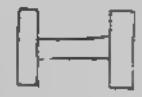
1) Каждый штаб или часть, обслуживаемая авиацией, имеет по одному опознавательному полотнищу указанных в таблице размеров. Кроме того, Штадив имеет опознавательные полотнища бригад, полков и батальонов, каждый штаб полка опознавательные полотнища батальонов, начальник артиллерии—опознавательные полотнища подчиненных ему групп. Достаточно иметь по одному опознавательному полотнищу каждой подчиненной инстанции с комплектом накладных квадратиков, прикрепляемых во время самой передачи булавками для образования опознавательного полотнища, соответствующего определенному номеру подчиненной инстанции. Полотна подчиненных инстанций выкладываются рядом и правее (если смотреть к противнику), опознавательного полотна штаба в тех случаях, когда старший штаб требует от самолета связаться с определенным участком или частью, при этом дополнительно выкладываются координаты этой части, если они не могли быть сообщены самолету заблаговременно или изменились во время боя.

2) Если число подчиненных инстанций более 3-х, то для 4-й, 5-й и т. д. могут быть установлены дополнительные опознавательные полотнища.

3) В коннице применяются те же опознавательные полотнища, но с добавлением узкой полосы наискосок, поперек опознавательного полотна.

4) Полотнища №№ 2 и 3 выкладываются основанием или диаметром в сторону своего расположения.

5) Указанные ниже сигналы длинными полотнищами раскладываются во всех случаях вправо от опознавательного, если стать лицом к стороне противника.

№№ по порядку.	Обозначение полотнами.	Обозначение по радио или прожектором.	Значение сигнала.	Примечание.
		Служебные сигналы.		
1		Д [1]) — ··	Да, понял.	Полотна в артиллерии 1 × 4 метра, в прочих родах войск 0,7 × 2½ м.
2		Н — ·	Нет, нельзя.	
3		П · — — ·	Повторите.	Этот же сигнал, повторенный несколько раз означает: „Вас плохо слышно, летайте ближе“.
4		· · · · · · · · ·	Ошибся.	
5		Ж · · · —	Ждите.	

[1]) Те же знаки, что и с самолета.

№№ по порядку.	Обозначение полотнами.	Обозначение по радио или прожектором.	Значение сигнала.	Примечание.
6		Б У К – · · · · · – – · –	Полная передача буквами Морзе.	Буквы передаются точками и тире.
7		Е Ц · – · – ·	Конец работы в данной точке или с данной инстанцией.	Повторенный несколько раз под-ряд, означает конец всей работы (можете лететь на аэродром).
		Цифры.		
1		· – – – –	1	Десятки, сотни и т. д. обозначаются последовательной передачею цифр.
2		· · – – –	2	
3		· · · – –	3	
4		· · · · –	4	
5		· · · · ·	5	
6		– · · · ·	6	
7		– – · · ·	7	
8		– – – · ·	8	
9		– – – – ·	9	
10		– – – – –	10	
		Обозначение войск.		
1		Р У · – · · · –	Наши соседние части.	Укладывается вплотную справа, слева или по обеим сторонам опознавательного полотна в зависимости от того, к кому относится.
2		Ы К – · – – – · –	Противник, скопление.	
3		Ш А – – – – · –	Пехота.	
4		К А – · – · · –	Кавалерия.	
5		А Р · – · – ·	Артиллерия.	
6		Т А – · –	Танк, броневик.	
7		Э А · – ·	Самолет противника.	Длинный конец указывает направление на самолет противника.

№ № по порядку	Обозначение полотнами.	Обозначение по радио или прожектором.	Значение сигнала.	Примечание.
		Обозначение места.		
1		К – · –	Координаты.	(Затем выкладывается цифровое обозначение координат).
2			В направлении.	Направление указывается острием стрелы. Знак всегда выкладывается справа опознавательного полотна. При передаче по радио указываются страны света.
		Обозначение времени.		
1		Ч – – – ·	Часов.	Предварительно выкладывается цифра, обозначающая число часов или минут.
2		М – –	Минут.	
		Условные донесения пехоты и колонн.		
1		А Т А · – – · –	Атакую, наступаю, двигаюсь.	Если предварительно показаны сигналы, то это означает, что противник атакует или наступает, отходит, стоит на месте или готовит соответствующее действие.
2		О Т Х – – – – · · · ·	Ретирада, отхожу.	
3		С Т О · · · – – – –	Стою, удерживаю положение.	
4		Г О Т – – · – – –	Готовлюсь, готов.	
5	а) □□ □□ б) □ □□□ в) □□□ □	П Р О · – – · · – ·	Прорваны.	Перерыв делается между полотнами соответственно тому, прорваны ли в центр на правом или левом фланге.
6		О Х В – – –	Охвачены справа.	
7		· · · · · – –	добавляется страна света. „ слева.	В виде исключения выкладывается с левой стороны опознавательного полотна.

№№ по порядку.	Обозначение полотнами.	Обозначение по радио или прожектором.	Значение сигнала.	Примечание.
8		О К Р — — — — — • — • • — •	Окружены.	Полотна раскладываются вокруг опознават. полотна, если относится к своим и рядом с ним, если относится к соседним частям или пр-ку; в последнем случае предварительно выкладывается сигнал Ы.
9		З А Г — — • • — • • — — •	1) Дайте заградительный огонь, 2) откройте огонь, 3) усильте огонь.	
10		С Н А • • • — • — • —	Пришлите боевое снабжение.	
11		Е Т М • — — —	1) По нас бьет своя артиллерия, 2) Артиллерии увеличить прицел.	

Условные позывные участка.

1		Потребуйте донесения от такого-то поста (или пехоты) или передайте ему.	Выкладывается опознавательное полотнище соответствующего поста или передовой линии и дополнительно указываются, если нужно его координаты.
2		Передайте такому-то участку приказ атаковать (наступать).	Выкладывается опознавательный сигнал участка и буква А.

Сигналы артиллерии самолету.

1		Позывной самолета.	Не слышу. Передавайте для настройки приемника.	Сложенное опознавательное полотнище; развертывается, когда связь наладилась.
2		Г О Т — — • — — — —	Батарея готова. Наблюдайте серию в столько-то выстрелов (правее черты выкладыв. цифра).	Полотна (кроме опознавательного) снимаются, когда батарея выстрелила.
3		К Ц — • — • — • •	Наблюдайте по цели, координаты которой будут выложены.	

№№ по порядку.	Обозначение полотнами.	Обозначение по радио или прожектором.	Значение сигнала.	Примечание.
		Сигналы с аэродрома (площадки для спуска) (или поста воздушной связи при штабе отдельного отряда, полка и выше).		
1		С П У ··· ·——· ··—	Спускайтесь (возвращайтесь).	Ночью,—зеленые ракеты в числе соответствующем номеру самолета; при групповом полете добавляется № самолета, которому разрешена посадка. Одновременно сигнал означает направление ветра, он выкладывается в той точке аэродрома, в которой при данном направлении ветра, самолету нужно выравниваться.
2		Н —·	Спускаться нельзя (почью красная ракета).	
3		Ш ————	Садитесь помягче (повреждение шасси, неудобный аэродром).	
4		Д А —·· ·—	С аэродрома вылетает самолет (самолеты) на поддержку или охрану.	

ЧАСТЬ II.

Морская авиация.

I. Организация службы связи; базы и средства связи.

Общая организация.

§ 1. Правильно организованная, хорошо согласованная и четко действующая связь на морском театре имеет весьма крупное значение, так как дает возможность Морскому Командованию своевременно оценить обстановку и принять меры против неприятельских действий.

§ 2. Береговая связь морских сил достигается главным образом основными средствами связи, т.-е. телефоном и телеграфом, обеспечивающими быстроту, точность передачи и исправность действия; причем сохранение военной тайны гарантируется сложными шифрами.

§ 3. Береговая связь морской авиации осуществляется через службу связи данного моря, которая имеет ряд наблюдательных постов на побережьи и островах, делясь на районы, и подчиняется Начальнику Службы Связи данного моря.

§ 4. Устройство радиостанций, проводка телефонной и телеграфной сети на побережьи производится в мирное время, а с об'явлением войны

сеть увеличивается правительственными, частными и вновь создаваемыми линиями и радиостанциями.

§ 5. Для правильной постановки задач авиации и составления донесений командиры авиачастей должны быть ознакомляемы морскими начальниками с обстановкой, путем ежедневной присылки оперативных и разведывательных сводок разведупра в моменты, предшествующие нашим операциям, в общих чертах, с планами последних.

§ 6. Для облегчения связи морских начальников с авиачастями и обратно морским штабам придаются флагманские летчики (флаг-леты).

§ 7. Для выполнения своих задач „Служба связи“ (столбовой или шестовой, наземной или подземной) пользуется телефонной или телеграфной сетью, радиостанциями, автомобилями, самокатами, мотоциклами, судами, моторными катерами, глиссерами, оборудованными наблюдательными постами (сигнальной мачтой, фонарем Ратьера, прожектором, семафором, флагами и пр.), а в исключительных случаях и самолетами, с ведома и разрешения Начальника Воздушного Флота моря.

Примечание 1. Под сигнальной мачтой разумеются переговоры с помощью клотиковой лампы, флагов, семафоров, шаров, конусов и проч.

Примечание 2. В районах расположения авиачастей телефонная проводка—подземная, во избежание порчи при воздушных налетах противника.

§ 8. Кроме перечисленных средств связи, авиационные начальники, в случаях порчи или отсутствия на побережьи постов службы связи (моря), пользуются средствами связи своих частей, как то: радиотелеграфом, самолетами, моторами, катерами и автомобилями.

Низовые базы и средства связи.

§ 9. Служба связи морской авиации, действующей в воздухе, осуществляется помощью тех же низовых баз, которые обеспечивают оперативную деятельность и самой авиации. Сюда относятся: морские и полевые аэродромы (основные и тыловые), воздушные посты (передовые, промежуточные или тыловые) посты наблюдательные и сигнальные и, наконец, суда морского флота и плавучие авиабазы (авиаматки).

Инструкция по организованию воздушных постов и наблюдательных пунктов приведена в приложении № 1 (части II), а сигнальных постов в приложении № 2 части 1 (арм. авиации).

§ 10. Средства связи авиации с низовыми базами делятся на: 1) электрические (радиотелеграф, радиотелефон); 2) световые—прожектор, дымки, ракеты пистолета Верн, сигнальные лампы, условные эволюции самим самолетом; 3) звуковые—сигналы сиреной, рожками, клаксоном, очереди пулеметного огня (азб. Морзе); 4) графические—путем сбрасывания письменных донесений; 5) живые—посредством посадки у низовых баз или посылкой почтовых голубей (см. I часть, §§ 77—100 и 215—233).

II. Связь на берегу и в море.

§ 11. Основными средствами связи на берегу являются: телефон, телеграф и радио.

1) Внутренняя связь авиации.

(Схемы №№ 1 и 2).

§ 12. Для связи в самих авиачастях применяют, как основное средство связи, телефон и, кроме того, пользуются рассыльными автомобилями, самокатами, катерами, мотоциклетами, наблюдательными вышками, сигнальными мачтами и пр.

§ 13. Внутренняя телефонная связь устанавливается при устройстве постоянных воздушных постов и аэродромов, а в случаях выдвижения передовых постов, площадок и пр., по обстоятельствам военного времени, связь устанавливается средствами и специалистами авиачастей (обычно наземная проводка) и ограничивается связью действующей авиачасти телефонным проводом с ближайшим постом Службы Связи моря.

Схема внутренней связи морск авиа-отряда

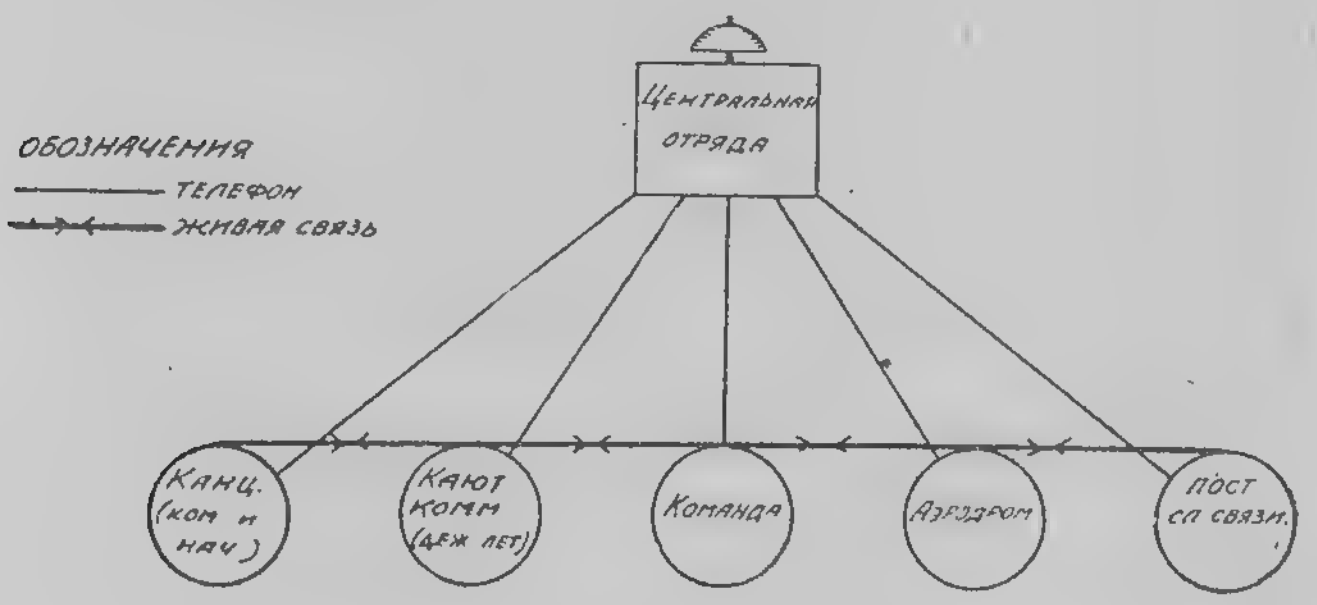


Схема № 1.

§ 14. На аэродроме отдельного авиаотряда телефонная связь устанавливается через свою центральную станцию между: 1) канцелярией отряда, 2) кают-компанией (командир, комиссар и дежурный летчик), 3) помещением команды, 4) аэродромом и 5) постом Службы Связи моря.

При наличии батареи, радиостанции, пристани, караульного помещения и гаража, они включаются через свободные номера центрального отряда и обслуживаются личным составом связи отряда.

§ 15. Морские авиадивизионы, располагаясь на промежуточных аэродромах и имея обычно постройки и оборудования долговременного характера, пользуются для внутренней связи телефоном, схема сети которой включает: 1) штаб дивизиона, 2) кают-компанию (командир и комиссар), 3) командное помещение, 4) аэродром, 5) мастерские, 6) караульное помещение, 7) радиостанцию, 8) батарею, 9) пост Службы Связи моря.

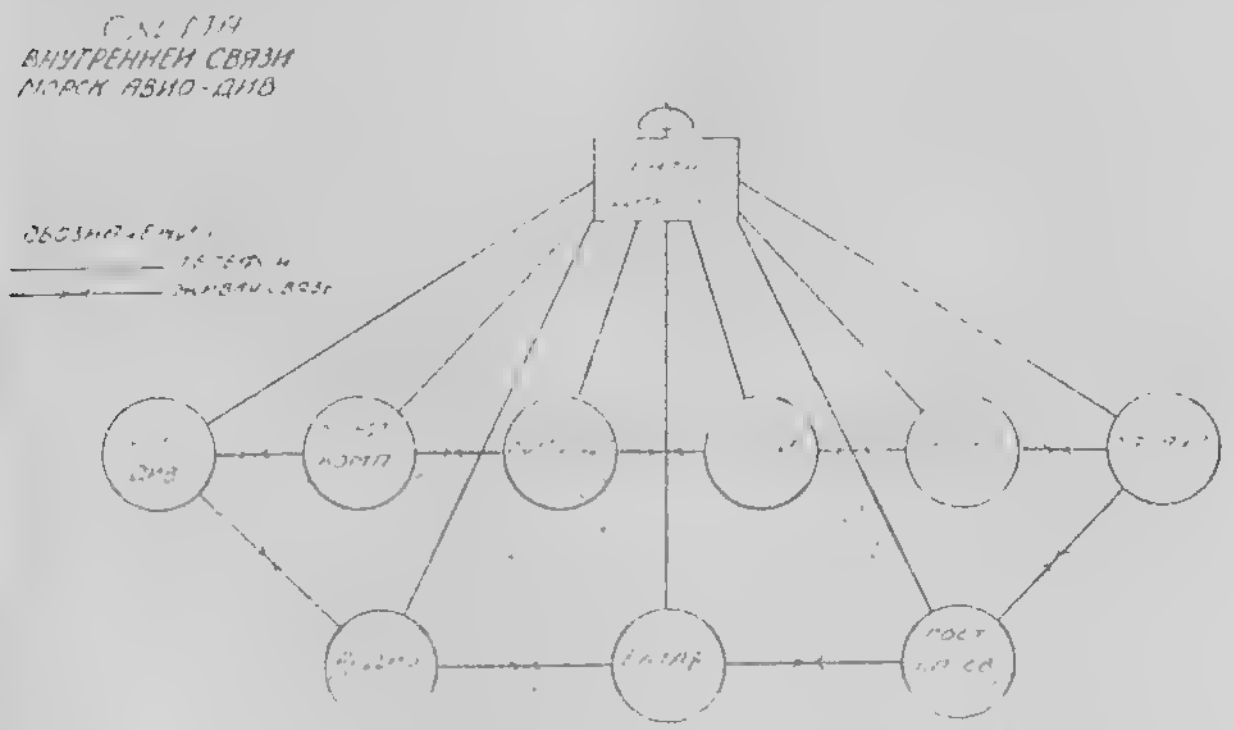


Схема № 2.

Примечание. При расположении в портах, штадив связывается добавочным с городом и центральной военной, а также прямым проводом со штабом бригады или штабом воздушного флота моря.

§ 16. При расположении воздухдивов в военных портах и морских крепостях, морские и центральные телефонные станции службы связи соединяют штабы авиадивов со всеми морскими штабами и учреждениями. Центральный телефонный—военный соединяют со всеми штабами и учреждениями

военного комиссариата, а городской провод с городом.

§ 17. Базы по снабжению морской авиации, располагаясь при тыловых аэродромах или в тех же портах, имеют схему связи в таком виде: 1) канцелярия базы, 2) помещение команды, 3) аэродром, 4) мастерские, 5) гараж, 6) караульное помещение, 7) провод службы связи моря, 8) провод военной связи, 9) провод городской.

Дополнительные номера заполняются по распоряжению начальника базы.

§ 18. Штабы морских авиационных бригад (Штабриг) располагаются обычно в крупных военных портах, имея в своем ведении тыловые (возможно, и испытательный) аэродромы, склады, мастерские и отдельные авиачасти (напр. истроотряды), внутреннюю связь осуществляют главным образом через телефонные сети Службы Связи данного моря, городскую и военную. При наличии отдельно расположенных караулов и квартир должностных лиц, штабы бригад связываются с ними по распоряжению Наштаба бригады наземной проводкой средствами самой бригады.

2) Связь со штабом моря на берегу.

(Схема № 3).

§ 19. Штабы воздушных бригад и дивизий связываются со штамором:

1) телеграфом—прямой провод (Службы Связи);

2) телефоном — через центральную морскую Службы Связи;

3) радиотелеграфом (Службы Связи или судовым);

4) средствами передвижения (суда, мотокатера, автомобили и самолеты);

5) личным общением.

§ 20. Связь воздушных бригад и дивизий со штамором, телефонная и телеграфная, устанавливается Службою Связи моря.

§ 21. В случаях нахождения штадивов и штабригов в разных портах со Штамором, присутствие флаг-лета для связи в Штаморе обязательно.

§ 22. Правила и порядок пользования воздушным флотом проводами Службы Связи моря, а также и порядок передач срочных донесений о воз-

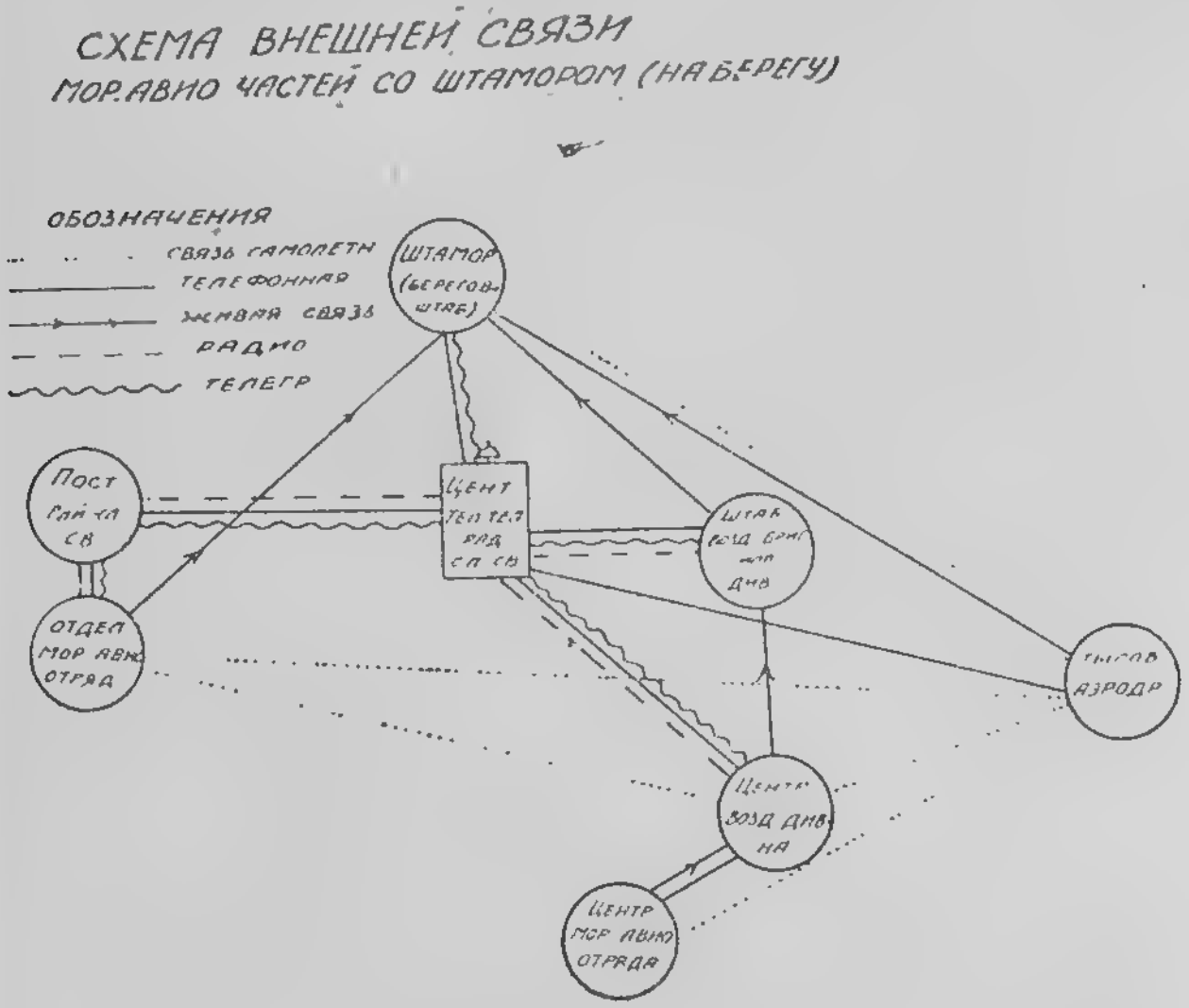


Схема № 3.

душной разведке устанавливается особыми инструкциями Службы Связи и приказами по флоту.

§ 23. Правила составления донесений о воздушной разведке помещены в наставлении по применению воздушного флота.

§ 24. Донесения о появлении воздушного противника, как требующие принятия срочных мер

своим воздухофлотом, имеют в заголовке слово „воздух" и передаются немедленно тем или другим средством Связи по Морским Силам, прерывая прочую работу, кроме оперативных сообщений особой важности.

§ 25. При дивизионных и отрядных аэродромах, по возможности, должны быть посты Службы Связи с радиостанциями, которые, будучи достаточно мощными, позволят держать связь со Штаморм или районом Службы Связи, а кроме того будут использованы, как средство связи с самолетами.

§ 26. Передовые воздушные посты, площадки и дежурные аэродромы необходимо располагать вблизи маяков или у постов Службы Связи, если позволяют топографические условия, и в крайнем случае вблизи правительственных почтово-телеграфных контор, через которые осуществляется связь с Морской Центральной Службой связи, т.-е., Штаморм и авиа-начальником.

§ 27. При расположении Штамора на одном рейде с частями авиации, связь между ними поддерживается почтовая и через сигнальную мачту, а при береговом расположении и телефонная.

§ 28. Почтовые средства связи необходимы для личного общения между начальниками авиации и морскими, а главное для доставки приказов, донесений, фотоснимков и пр.

§ 29. В особо важных случаях донесение передается по радио во время полета на ближайшую радиостанцию Службы Связи, судовую или отрядную, согласно установленного кода.

§ 30. В случаях, когда радиотелеграф на самолете отсутствует, а данные о воздушной разведке особенно важны, летчик обязан сесть у ближайшего поста Службы Связи и передать донесения по двум адресам: Штамору и своему начальнику.

§ 31. При значительном удалении аэродрома и невозможности сесть у поста Службы Связи, посадка производится у ближайшего военного судна,

откуда донесения по радио передаются морским силам.

§ 32. Во время посадки у судна самолет обязан показать свои позывные и дать знать о своем желании сесть (прожектор—азбука Морзе по коду).

Связь со штабом Командующего флотом на корабле.

(Схема № 4).

§ 33. При расположении на одном рейде штабов воздушного флота или бригад со штабом командующего флотом (комфлота), связь между ними осуществляется через посты службы связи (сигнальной мачтой), а также почтовыми средствами и личным общением.

§ 34. В случаях нахождения штаба комфлота в море, или на удаленном рейде, штабы воздухфлота или бригад сносятся с ним через радио службы связи моря, а в особых случаях судами и самолетами.

§ 35. Воздухдивы и отряды сносятся со штабом комфлота через штаб воздухфлота, а в особых случаях помощью средств службы связи (радио-района) и самолетами. При расположении на одном рейде для связи применяются прочие средства связи.

§ 36. Воздушные посты, площадки и отдельные аэродромы сносятся со штабом комфлота через штаб воздухфлота моря или бригад средствами службы связи (радио, телефон), а также самолетами и личным сношением в особо важных случаях.

§ 37. Для связи и работы по систематизации воздушной разведки при штабе комфлота в оперативной части находится флаглет.

§ 38. Каждый начальник авиасоединения обязан осведомлять командиров вблизи стоящих судов, отрядов, береговых батарей и прочих морских и армейских частей относительно всех данных, полу-

чаемых воздушной разведкой, независимо от порядка подчинения.

§ 39. Тесная связь авиации с флотом и береговыми частями, действующими на обслуживаемом ею участке, позволит вполне использовать данные воздушной разведки и создать столь необходимую на войне согласованность действий, взаимную под-

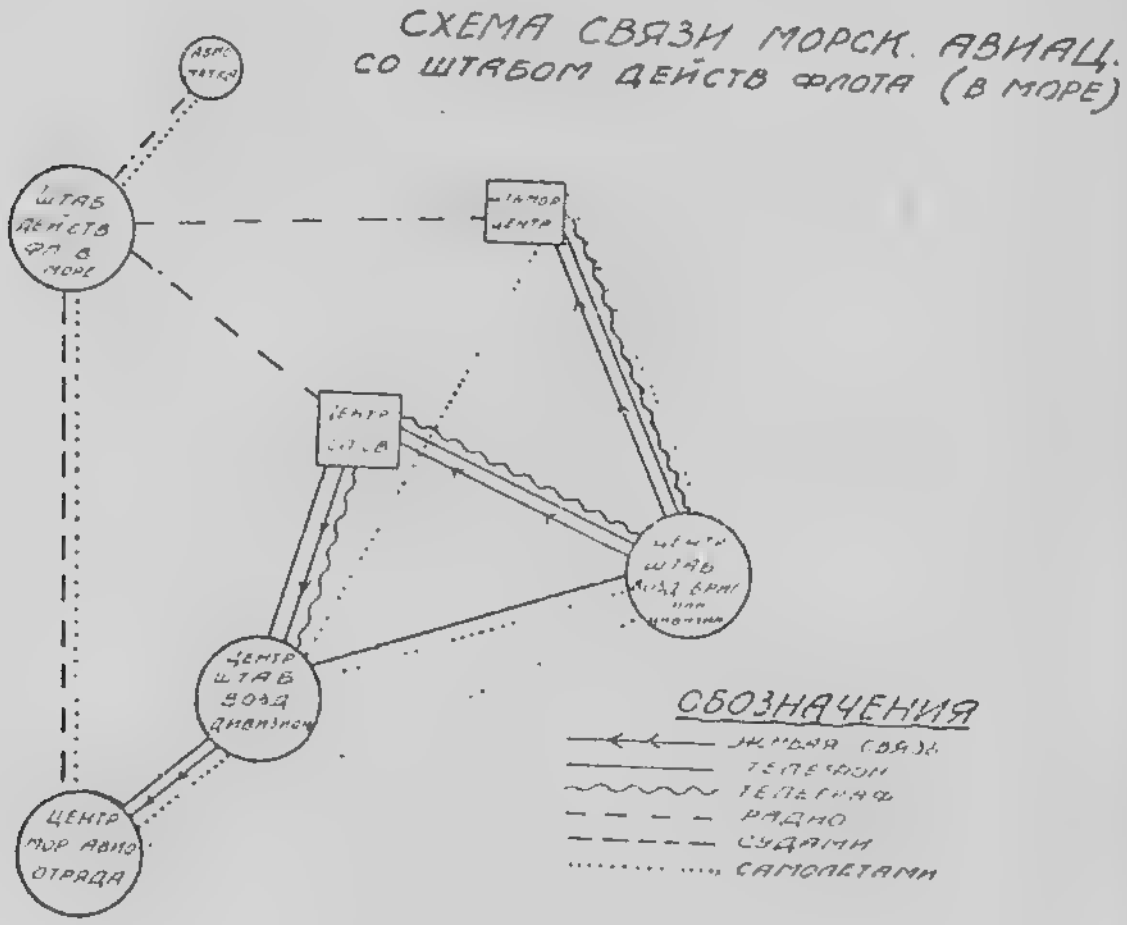


Схема № 4.

держку, осведомляя и авиацию о возможных действиях флота и армии.

§ 40. Связь авиачастей с ближайшими командирами судов и береговых частей производятся средствами службы связи моря, личным общением, почтовыми средствами и кроме того самолетами.

§ 41. Детальные указания поддержания связи с землей и судами при помощи самолетов указаны далее.

Связь с авиабазами снабжения.

(Схема № 5).

§ 42. Тыловой аэродром связывается с базой телефоном, а при расположении базы вблизи аэродрома, личным общением и почтовыми средствами.

§ 43. Дивизионные и отрядные аэродромы связываются с базой через морскую центральную и телефоном службы связи.

§ 44. Через морскую центральную телефонную службы связи авиабаза имеет общение со всеми

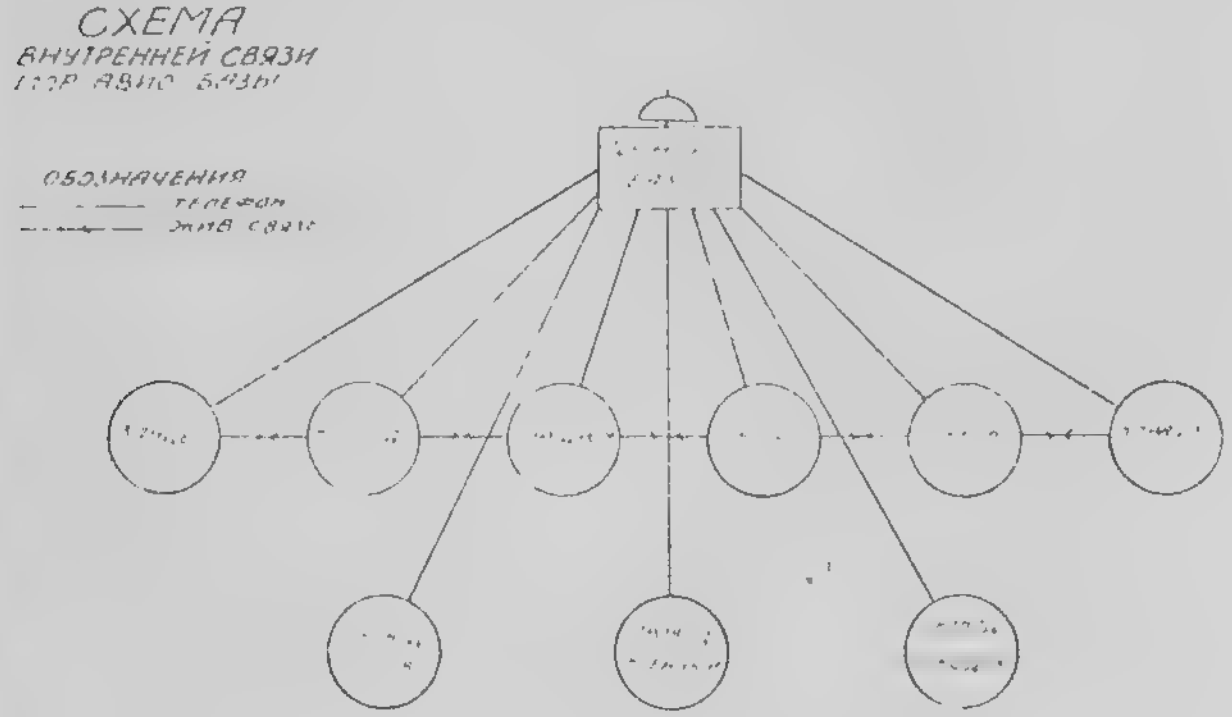


Схема № 5.

штабами, учреждениями и заводами моркома (данного порта); через военную—со всеми учреждениями и штабами военного комиссариата и через городскую—с частными правительственными заводами и учреждениями.

§ 45. В случаях порчи телефонной сети, связь дивизионных и отрядных сообщений осуществляется телеграфом, радиотелеграфом службы связи моря, почтовыми средствами, личным общением и наконец самолетами.

Связь с начальником воздушного флота моря.

(Схема № 6).

§ 46. Связь авичастей с высшим авиакомандованием осуществляется телефоном по линии: аэродром — морская центральная — штаб воздушного флота, а при значительном удалении частей—по линии: аэродром — пост службы связи — морская центральная—штаб воздухфлота моря.

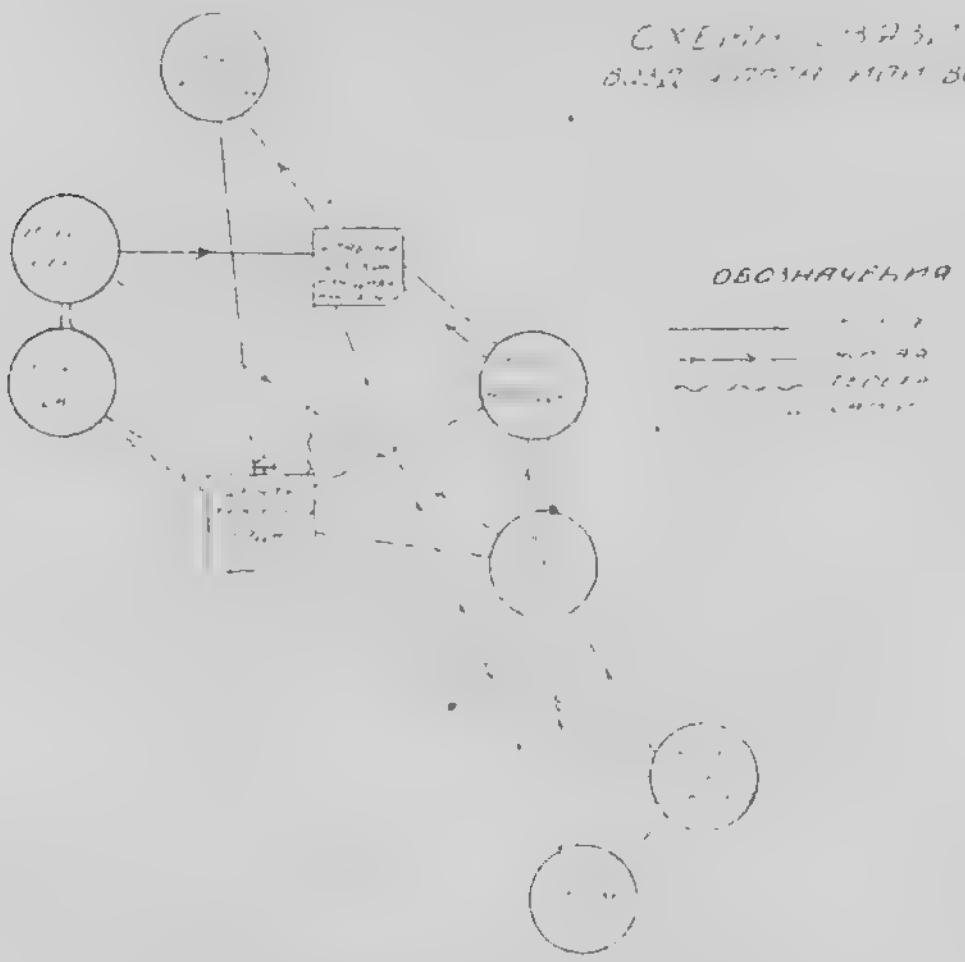


Схема № 6.

§ 47. Отдельные истроотряды и истродивизионы соединяются с высшим авиакомандованием средствами службы связи моря, а при отсутствии таковых в их распоряжении, сносятся по правительственному или желдорожному телеграфу, на станции которого имеют постоянные телефонные дежурства и телефонный провод, который проводится средствами отряда.

§ 48. Воздухоплавательные части, приданные морским силам, связываются с авиакомандованием на общих основаниях, см. § 40.

§ 49. Связь между частями воздухфлота, расположенными в одном районе, в порту или на одном рейде, осуществляется через центральную, телефонную службу связи, почтовыми средствами и личным общением.

§ 50. При большом удалении, связь между частями воздухфлота осуществляется телеграфом, телефоном службы связи моря, правительственным или желдорожным телеграфом, а в особо важных случаях, при порче линии, радиотелеграфом и самолетами.

§ 51. Истроотряды и дивизионы, помимо средств службы связи моря, соединяются своими проводами с ближайшими аэродромами и воздушными постами, входящими в воздушную оборону района. Телефонная связь может быть также установлена между отдельными отрядами приказанием начальника дивизиона, в случае их расположения поблизости.

§ 52. При действиях крупных частей воздухфлота под оперативным руководством авиакомандования, эти части должны иметь в своем распоряжении прямые телефонные или телеграфные провода за счет сети службы связи, правительственный или желдорожный, а в крайнем случае им должны придаваться конные полевые армейские радиостанции или посыльные суда.

Связь с командованием морским и армейским при действиях в узкостях.

(Схема № 7).

§ 53. В операциях в узкостях особенно важно иметь связь надежную и хорошо налаженную, так как такие действия находятся в тесной оперативной зависимости от оперативных планов армейского командования.

§ 54. Речным и морским флотилиям, для выполнения специальных задач, придаются соединения морской авиации, которые могут иметь самолеты, как морские, так и полевого армейского типа.

§ 55. При действии морской авиации с флотилиями в составе армии, средствами связи авиации будут: радиотелеграф, телефон, телеграф, сигнальные

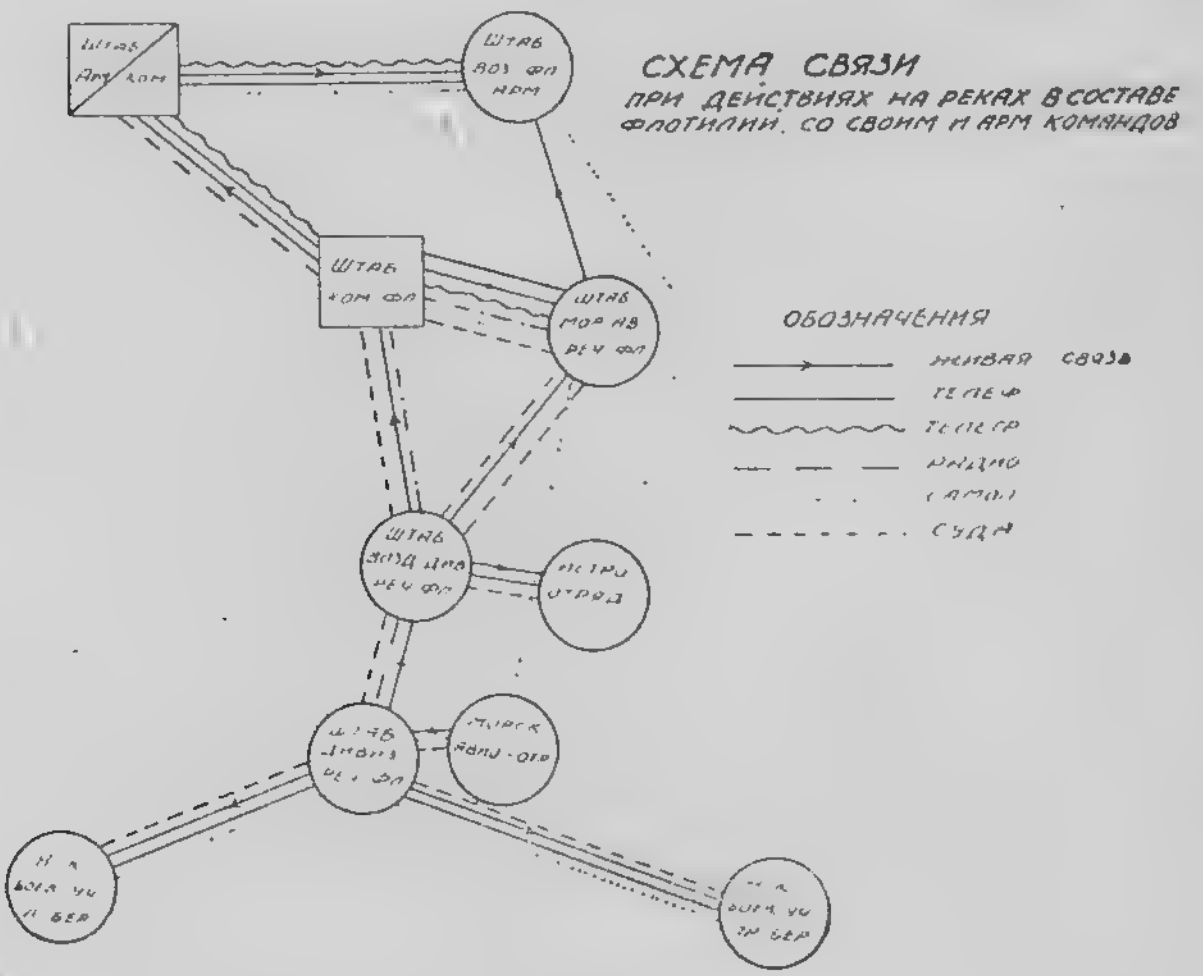


Схема № 7.

мачты, моторные катера, прожектор, фонарь Ратьера и самолеты.

§ 56. Связь в флотилиях бывает двух родов: внутри самой флотилии и извне—между штабами флотилии и штабами армейских частей; кроме того, нужна связь с высшим армейским командованием, которому флотилия оперативно подчинена (подробности указаны в специальных наставлениях).

Примечание. Внешняя связь штабов флотилии со штабами армейскими особенно важна и необходима в передовой линии, где части флотилии являются смычкой для боевых участков правого и левого берега.

§ 57. Морское авиасоединение, действующее с речной флотилией, располагается обычно на приспособленной для этой цели барже.

§ 58. Связь действующего авиасоединения флотилии устанавливается между: 1) штабом флотилии, которому соединение подчинено оперативно и через него со штабами действующих армейских частей и 2) со штабом авиационного командования флотилии и через него с высшим авиационным армейским командованием, которому авиация флотилии подчиняется.

Примечание. В случаях частичного захвата нашими войсками отдельных участков реки, лучшим средством связи через голову противника будет радиотелеграф и самолет.

§ 59. Внутренняя связь в авиасоединении речной флотилии устанавливается между: 1) истроотрядом, расположенным на берегу (сигнальной мачтой, паровыми катерами и шлюпками, личным общением, прожектором и фонарем Ратьера, по азбуке Морзе), 2) плавучей батареей (телефоном, если возможно по берегу, сигнальной мачтой, паровым катером и самолетами), 3) гусяной (баржа с горючим и бомбами), расположенной у другого берега или в некотором расстоянии (связь живая, сигнальной мачтой, прожектором и фонарем Ратьера, или же по берегу телефоном), 4) своим сторожевым охранением (при стоянке у берега телефоном, личным общением или же помощью катера и шлюпок, а ночью прожектором, фонарем Ратьера и пистолетом Вери), 5) с буксиром (пароходом) (живая и переговорами в рупор).

§ 60. Для облегчения связи авиачастей со штабами дивизионов, таковые имеют в своем составе флаглетов или летчиков-наблюдателей, назначаемых

распоряжением начальника авиации флотилии, которые обязаны участвовать в разработке оперативных планов, в составлении заданий и руководящих указаний для авиачастей, подчиненных этим штабам, а также поддерживать связь через армейские штабы с армейским авиакомандованием для информации ближайших авиационных армейских и своих частей и согласованности действий в воздухе.

Примечание. Начальник авиации флотилии обычно назначается и главным летчиком штаба флотилии и располагает свой штаб совместно с ней, являясь ответственным руководителем оперативной работы авиации, которую он ведет в штабе комфлотилии, как Главлет.

§ 61. Главлет флотилии с высшим армейским авиационным командованием сносится средствами связи флотилии (радио, правительственного или железнодорожного прямого провода, если таковой есть, почтовыми средствами и личным общением).

Примечание. Для постоянной информации и связи главлета флотилии со штабом армейского авиакомандования, в последнем обязательно присутствие делегата морской авиации, чем достигается своевременная передача директив последнего, необходимая для согласованных действий всех частей воздушного флота данного района.

Связь на море.

§ 62. Связь на море, столь необходимая во всех морских операциях и походах отдельных судов, ограничена в средствах, так как при большом удалении судов и эскадр друг от друга и от берегов единственными современными средствами связи являются: радиотелеграф и живая связь помощью судов и самолетов. Средства связи самолетов с судами остаются те же, что и с берегом (см. § 10 исключая применение полотнищ).

III. Связь с воздухом и в воздухе.

Связь авиации с аэродромами (и обратно).

(Схема № 8).

§ 63. Каждый самолет, подходя к аэродрому на дистанцию действия артогня, обязан показать свои позывные и номер прожектором, радиотелеграфом или каким-либо другим условным знаком и получить в ответ на это „п о н я л“. Отсутствие ответа сигнала указывает на невозможность посадки (неприятель на аэродроме и т. п.).

§ 64. Распоряжения и донесения с аэродрома на самолет и обратно делаются прожектором и по радиотелеграфу (если есть радио-прием)—согласно общего кода.

§ 65. Если ночью летчик желает сесть на аэродром, он сигналом просит открыть аэродромные огни (т.-е. на плотике и на берегу).

§ 66. Для определения направления ветра днем, летчик наблюдает суда стоящие на якоре, которые всегда стоят носом к ветру. При посадке в реках и на рейдах с большими течениями, направление ветра определяется по дыму из фабричных или судовых труб, по ряби, направлению волны или по собственному сносу.

В узких реках посадка и взлет производится против течения.

§ 67. Ночью на морских аэродромах в известных летчикам местах ставятся плотики или шлюпки, имеющие электрические лампы, расположенные в виде ⊥ вертикальной линией на корму.

Лампы включаются с берега. Кроме плотика для ориентировки необходимо иметь еще один или два огня (на спуске или на берегу).

§ 68. В зимнее время для указания направления ветра пользуются, как сигналом, тремя кострами, расположенными в той же форме ⊥, с вертикальной линией по ветру так, чтобы самолет, пройдя

первый огонь (100 метров), мог сесть приблизительно между двумя следующими (50 метров).

§ 69. Для той же цели зимой могут быть использованы прожектора или автомобильные фары, свет которых направляется по ветру. Желательно наличие 3-х источников света.

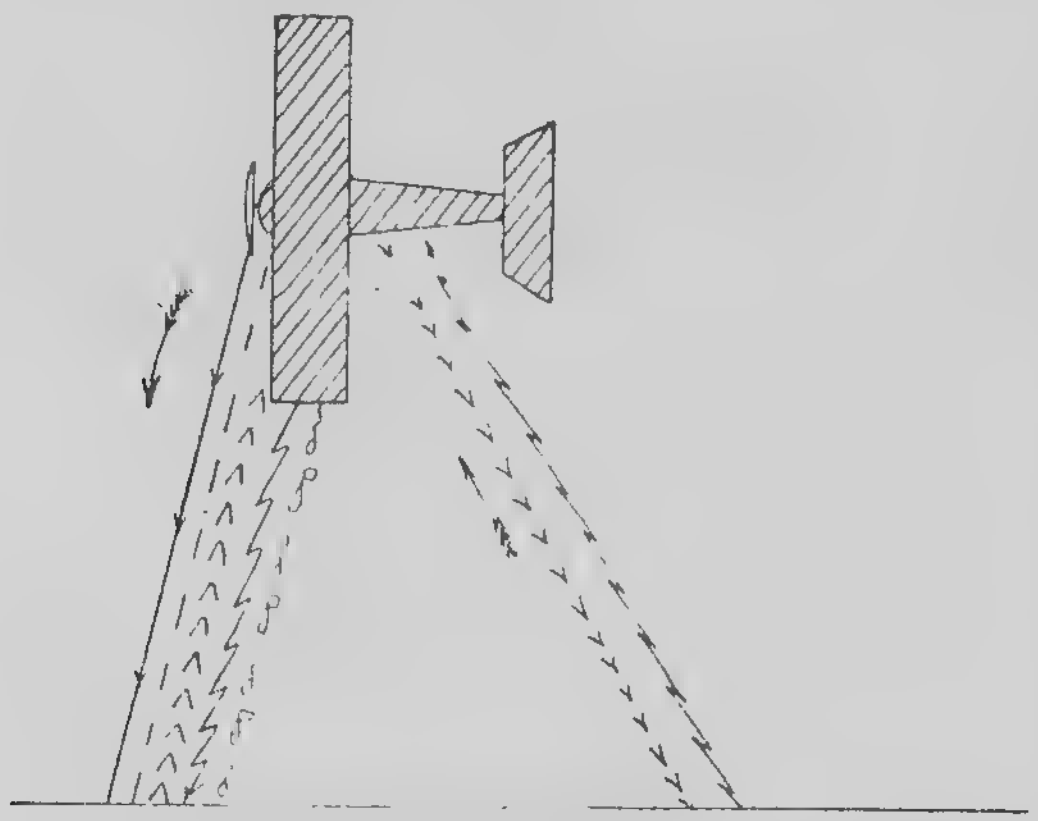


Схема № 8.

§ 70. Для указания места аэродрома ночью можно применять с успехом прожектор (вертикальный луч). Этот способ хорош в обстановке мирного времени, но не может быть рекомендован во время войны, так как луч прожектора хорошо виден с воздуха и с моря противнику, точно также, как и своим летчикам.

§ 71. Во избежание ошибок в ориентировке ночью на аэродроме и вблизи его не должно быть постоянных огней, обнаруживающих аэродром противнику.

§ 72. Наблюдение за исправностью и действием сигнализации возлагается на дежурное по аэродрому лицо комсостава.

§ 73. При отсутствии огней и плотика самолет осуществляет посадку при помощи своих бортовых прожекторов, получив ответ аэродрома на свои позывные о желании сесть.

Связь авиации с судами (и обратно).

(Схема № 8).

§ 74. Для связи самолета с судами и обратно применяются наиболее действительные средства связи из указанных в § 10 и лишь при отсутствии указанных средств суда могут подавать сигналы клубами пара, огнями, выстрелами из орудия, дымовыми шашками, эволюциями и ракетами. Посадка самолетов у корабля производится с подветренного борта.

§ 75. Каждый самолет, подходя к военному судну на дистанцию действительного арт. огня, обязан подать свои позывные и получить „п о н я л“, так как в противном случае будет принят за неприятельский и обстрелян.

§ 76. Для сохранения военной тайны и воспрепятствования неприятелю воспользоваться нашим шифром, последний должен меняться ежедневно, а для радиосигналов должна устанавливаться длина волны.

§ 77. В особо важных случаях и при благоприятных атмосферных условиях военное судно может просить посадки самолета у борта обычными средствами связи, а при отсутствии последних условным сигналом: паром, случайным выстрелом с борта противоположного нахождению самолета, или дымовыми патронами.

Примечание. Для приема самолета к борту командир судна обязан застопорить машины, а в сильную волну, описав дугу, стать лагом к волне, чтобы уменьшить последнюю и облегчить самолету посадку и взлет.

§ 78. При необходимости связаться в море с судами торгового или вспомогательного флота самолет, снижаясь до 500 метров, подходит к судну на дистанцию действительного артиллерийского огня со стороны, противоположной солнцу, и дает опознавательный сигнал прожектором или по радио (волной определенной длины, установленной особым кодом) и лишь по получении ответа может сделать посадку.

Примечание. При отсутствии на судне радиотелеграфа, или прожектора, или при неисправности этих средств, командир судна отвечает самолету сигналами, указанными в § 74.

§ 79. При отсутствии надобности связываться с судами, находящимися в море, самолеты обязаны,— во избежание обстрела,—их обходить и ни в коем случае не должны проходить над ними в зените.

§ 80. Каждый военный корабль должен иметь таблицу с изображением самолетов, состоящих на вооружении во флоте (в трех проекциях), а также должен знать, что все самолеты СССР носят на верхних и нижних поверхностях крыльев и на руле направления красные пятиконечные звезды.

§ 81. При совместных действиях с флотом авиаматок на последние возлагается ведение воздушной разведки и самолетная связь; о результатах разведок авиаматки сообщают по радиотелеграфу или сигналами ближнего действия (прожектор, сигн. флаг, семафор).

§ 82. Важные результаты авиаразведки сообщаются удаленным в море судам непосредственно по радио или прожектором, а при благоприятной погоде личным извещением, с посадкой у борта судна. Последнее передает донесение морским силам

в шифрованном виде с помощью своего радио, ставя вначале слово „обстановка".

§ 83. Каждое судно военного или вспомогательного флота, имеющее радио-шифр, обязано всегда, когда видит или слышит самолеты, кроме случая отдельного плавания, дать сигнал по морским силам, с указанием своего места, количества самолетов и их курса, для принятия Моравиацией всех необходимых мер.

Примечание. Суда, находящиеся в море с секретными задачами, чтобы не обнаруживать своего места, таких сигналов не дают.

§ 84. В случаях аварий или вынужденных посадок в море, самолет дает сигнал „терплю бедствие" и при приближении военного судна должен показать ему свой опознавательный сигнал, во избежание обмана со стороны неприятельского самолета-миноносца.

§ 85. При ловле неприятельских подводных лодок самолеты, истребительные катера и миноносцы сносятся при помощи радиотелефона и прожектора по установленному коду и живой связью.

Связь в воздухе.

(См. ч. I, §§ 215—233).

IV. Авиация, как средство связи и применение.

Свойства авиации, как средства связи.

§ 86. Ввиду недостатка авиасредств и большого числа задач, возлагаемых на авиацию, применение самолетов, как средства связи, допустимо лишь в тех случаях, когда остальные средства отказывают, или недостаточно действительны.

§ 87. Свобода передвижения самолета в воздухе обусловливает возможность применения его, как

средства связи: 1) при нарушении связи флота или между приморскими укреплениями, разделенными водными пространствами, 2) при необходимости быстрой и живой связи между отдельными частями флота, 3) в случаях связи через голову противника и необеспеченности сообщений от действия противника, 4) при осаде или блокаде важных пунктов побережья неприятелем, 5) при большом удалении пункта, с которым необходимо связаться.

§ 88. Применение самолета, как средства связи при большой его скорости особенно выгодно на больших расстояниях, так как частые посадки, подвергая самолет риску поломок, тем самым понижают надежность этого средства связи.

§ 89. Самолеты, как средство связи могут быть использованы: 1) для целей командования, 2) для связи в крепостном районе, 3) для связи судов флотилии и эскадр между собой и с берегом, 4) для связи морского командования со своим глубоким тылом, 5) для связи с тылом противника, 6) для связи с дружескими или нейтральными странами, разделенными неприятелем, 7) для связи через голову противника в узкостях, 8) для связи с блокируемой или осажденной крепостью, 9) для связи фланга Армии, упирающегося в море, с флотом и морскими крепостями, 10) для связи армий, разделенных большими водными пространствами.

Служба командования.

§ 90. Задача самолетов командования—непрерывная ориентировка командующего флотом в боевой обстановке.

§ 91. Для безошибочного определения намерений и сил неприятельского флота, на самолетах командования должны быть или флаглеты, или лица штакомфлота.

§ 92. При нахождении на самолете Комфлота, приказания его передаются, в зависимости от обста-

новки, или непосредственно после посадки, или-же по радио, по установленному коду и прожектором.

§ 93. Судно, получившее приказание комфлота, репетует последнее морским силам лишь по особому приказанию Комфлота.

§ 94. Самолеты командования могут быть использованы для передачи важного оперативного задания судам, находящимся в море. В этих случаях на борту должно быть лицо Штаба Комфлота или летнаб высокой квалификации.

§ 95. Самолеты командования несут присущие всем морским самолетам опознавательные знаки и отличаются лишь позывными, которые шифруются и меняются ежедневно. Самолеты командования базируются как на берег, так и на авиаматки.

§ 96. При наличии больших воздушных сил противника, самолеты командования высылаются в исключительных случаях и под воздушной охраной.

§ 97. Независимо от командных отношений, пилоту предоставляется право решения следующих вопросов: 1) в случаях неизбежности нападения воздушного противника — принять бой или уклониться от него, 2) прекратить пребывание в воздухе в зависимости от технических условий (неисправность, истощение запасов горючих и смазочных и ранения).

§ 98. Частое применение самолета командования помимо расхода самолетов, парализует волю начальников и приучает их получать указание сверху.

§ 99. Непрерывная ориентировка Комфлота о положении своих и неприятельских сил производится летчиками при помощи радио и прожектора.

Связь между флотом и армией.

§ 100. Связь флота с армией при помощи морских самолетов может быть применена в следующих случаях: 1) когда армия упирается флангами в море; 2) при десантных операциях, с высаженной

на берег армией; 3) с осажденной с суши крепостью; 4) при действии армии и флота в районах или узкостях.

§ 101. Для быстрой живой связи с армией или ее частями для обеспечения успеха необходимо заранее установить, совместно с армейским командованием, береговые пункты, где самолеты будут делать посадку. Эти аэродромы должны быть обеспечены от неожиданного захвата неприятелем и иметь достаточные плесы без подводных камней. Расположение аэродромов желательно у постов службы связи моря, если таковые есть, чтобы иметь с армейским командованием во всякое время связь телефонную или живую.

Примечание. Для защиты аэродромов, если позволяют местные условия, держат воздушную охрану.

§ 102. Связь флота и армий с моря может осуществляться лишь с помощью корабельных самолетов, находящихся в составе эскадр.

§ 103. Помимо живой связи, самолеты пользуются средствами связи, указанными в § 10.

Связь со своим тылом.

§ 104. Для связи со своим тылом (штафлотом и пр.) полезно устраивать воздушные линии, или посылать самолеты по мере надобности для скорой доставки пакетов, схем, фотографий, карт, живой связи и пр.

§ 105. Воздушные линии могут быть организованы лишь при избытке самолетов или в периоды затишья летной работы.

§ 106. Как правило надо принять, что для постоянного обслуживания воздушной линии двумя самолетами необходимо иметь налицо отряд в составе шести машин, из коих две будут в ремонте и две в запасе.

§ 107. Воздушные станции (старший моторист, 3 подручных, запас бензина и масла) организуются на побережьи или островах через каждые 150—200 километров, в зависимости от района действия назначенных на линию самолетов.

Примечание. Станции такого рода особенно важны при перелетах (отступление, группировка).

§ 108. При дальних перелетах для связи необходимо полное снабжение самолета аэронавигационными приборами и использование данных метеорологических наблюдений. Маршрут рассчитывается заранее по компасу и часам и выбирается наивыгоднейший курс.

§ 109. На каждой станции воздушного сообщения старший моторист обязан следить за правильностью сигналопроизводства, порядком службы поста, знаниями военморов поста и подавать первую помощь летчикам в случаях аварий, сообщая о них начальнику авиации моря.

§ 110. При дальних перелетах вдали от берегов необходимо соблюдать условия: 1) выбор самолета наиболее подходящего типа (надежный мотор и добавочные баки, увеличивающие радиус действия). 2) Одновременное отправление двух самолетов. 3) Отбор летчиков наиболее опытных и выносливых. 4) Выбор отправной станции ближе всего к конечному пункту. 5) Снабжение летчика морскими картами, на которых заранее, по данным метеорологических наблюдений, прокладывается лучший курс. 6) Поверка и уничтожение девиации компаса перед походом, как на земле так и в воздухе. 7) Охрана самолета конвоем, если перелет начинается вблизи неприятельского расположения.

Приложение.

Инструкция

по организации воздушных постов и наблюдательных пунктов.

1. Воздушные посты учреждаются на берегу для более успешного несения патрульной службы, разведки и перелетов, обеспечивая дальние ходы малыми промежутками и тем увеличивая радиус действия самолетов с передового или основного аэродромов.

2. Воздушные посты могут быть как передовые, так и тыловые, т.-е. расположенные по линиям воздушных сообщений в тылу.

3. Воздушные посты оборудуются и выбираются в мирное время, имеют спуски для самолетов и необходимые жилые помещения для штатной команды с запасом горючего и смазки.

4. Посты располагаются в закрытых бухтах у постов службы связи моря или маяков, имеют телефонную связь со штабом авиационного командования через морскую сеть.

5. Воздушные посты во всех отношениях подчиняются начальнику связи района.

6. Начальники поста должны твердо и точно знать правила пользования и хранения сигнальной книжки. Они ответственны за знания чинами поста своих обязанностей и несение ими своих обязанностей.

7. Начальники воздушных постов обязаны: а) доносить о всех появляющихся самолетах, указывая

время, количество и курс последних; б) систематически производить метеорологические наблюдения; в) вести вахтенный журнал, занося в него ежедневно и работу поста; г) оказывать всяческое содействие своим летчикам.

8. Для подачи сигналов самолетам и судам, каждый воздушный пост имеет сигнальные средства и помимо телефонов (сигнальную мачту, огни, дымовые шашки, пистолет Вери, ракеты, малые аккумуляторные прожектора и моторный катер с прицепкой).

9. Неослабно наблюдая за всеми появляющимися самолетами, воздушные посты обязаны давать ответные сигналы (ракетами, дымовыми шашками и пр.), тем из своих летчиков, которые будут давать опознавательные сигналы, выражая намерение сесть у воздушного поста.

Примечание. Правило это обязательно вблизи передовых позиций и на островах, далеко выдвинутых в море, когда они могут быть захвачены неприятелем.

10. При авариях с самолетами вблизи воздушного поста, начальник последнего сообщает подробные сведения о них со слов летчиков или очевидцев катастрофы авиационному начальнику и сам принимает все меры к спасению летчиков и самолета.

11. В целях ограждения военпортов и авиабаз от внезапных налетов воздушного противника с тыла, в разных частях на берегу (вдали от моря) выставляются наблюдательные посты, связанные телефоном с центральной службой связи.

Наблюдательные посты следят за всеми появляющимися самолетами и немедленно доносят о них авиакомандованию и старшему на рейде, занося в вахтенный журнал курс, время и число самолетов.

ЧАСТЬ III.

Воздухоплавание.

1. Организация и порядок несения службы связи в воздухчастях.

Общие указания.

§ 1. Привязной аэростат имеет главным своим назначением работу с артиллерией, преимущественно с тяжелой (артиллерийская разведка и корректирование стрельбы). Попутно с этим аэростат может выполнять, как второстепенную работу, и задачи по общей разведке. Кроме того, привязной аэростат может быть использован для совместной работы с бронепоездами и флотилиями и, в некоторых случаях, как средство связи со своими войсками. В виду этого наставление в основе рассматривает средства связи воздухотряда, работающего с артиллерией. Особенности организации связи аэростата, работающего с бронепоездами и флотилиями, и аэростата, применяемого как средства связи, служат содержанием отдельных глав наставления.

§ 2. Постоянная непосредственная связь наблюдателя в корзине привязного аэростата с землей посредством разговора является необходимым условием его работы. Работа наблюдателя с аэростата

будет вполне продуктивна лишь тогда, когда эта связь функционирует правильно и надежно, передавая без отказа наблюдения с аэростата на землю. Неиспользованные своевременно, вследствие отказа связи, наблюдения с аэростата часто теряют свою ценность. Передать наблюдения в нужный момент не менее важно, чем произвести эти наблюдения. Особенно важна связь без отказа в бою, когда работа целого ряда батарей зависит от наблюдений, передаваемых с аэростата.

Средства связи.

§ 3. В воздухотряде должна быть надлежаще установленная связь как аэростата с землей, так и места под'емов и самого воздухотряда с обслуживаемыми воздухотрядом артиллерийскими группами или батареями, войсковыми штабами, противоаэропланными батареями, соседними частями воздушного флота и т. д.

§ 4. Для связи наблюдателей в корзине привязного аэростата с землей пользуются: телефоном, сигнализацией шторными флажками, звуковыми сигналами при помощи рожка, и донесениями, сбрасываемыми из корзины или спускаемыми по тросу в особых приспособлениях.

§ 5. Связь места под'емов и самого воздухотряда с обслуживаемыми частями артиллерии, войсковыми штабами и т. д. достигается: радио (по снабжении им воздушного флота), телефоном, автомобилями, мотоциклами, самокатами и конными ординарцами.

Связь привязного аэростата с землей.

§ 6. Основным средством связи привязного аэростата с землей является телефон, в виду чего на надежность и непрерывность связи при помощи телефона нужно обращать исключительное внимание.

§ 7. Связь привязного аэростата с землей при помощи телефона достигается установкой двух микротелефонных аппаратов, соединенных проводами,—одного в корзине аэростата, другого—на месте под'емов вблизи лебедки.

§ 8. Для соединения телефонной станции в корзине аэростата со станцией на земле применяется специальный воздухоплавательный (двужильный) кабель. В случае отсутствия специального кабеля проводка устраивается по схеме: земля, лебедка, трос, уздечка, от уздечки телефонный провод к аппарату в корзину аэростата, откуда по воздушному проводу к аппарату на земле, при чем в этом случае 2-й зажим аппарата заземляется.

§ 9. В случае порчи связи посредством телефона и невозможности ее тотчас же восстановить может быть применена сигнализация шторными флажками при помощи азбуки Морзе (точка—красный флаг, тире—два флажка: красный и черный).

§ 10. При отсутствии связи корзины аэростата с землей при помощи телефона и возможности ограничиться односторонней связью наблюдателей с местом под'емов, кроме указанной в § 9 сигнализации, можно посылать донесения, сбрасывая их из корзины или спуская в сумках или точеных деревянных гильзах по тросу на лебедку.

Примечание. Спуск донесений в сумках или точеных деревянных гильзах на лебедку в особенности может оказаться необходимым при работе аэростата с бронепоездом или флотилией, так как сращивание порванного телефонного кабеля затрудняется в этих случаях неудобством снижения аэростата; простое же сбрасывание донесений неприменимо, т. к. донесение, падая в некотором расстоянии от лебедки в море или вне бронеплощадки, не всегда будет поднято.

§ 11. Для подачи несложных условных сигналов, даже и при наличии связи корзины аэростата с землей при помощи телефона, применяются зву-

ковые сигналы рожком (1 гудок из корзины аэростата—остановить под'ем, 2 гудка—поднять выше, 3 гудка—выбирать; 2 гудка с места под'емов к аэростату—отдать балласт и т. п.).

§ 12. Для предупреждения наблюдателей в корзине аэростата о приближении неприятельских самолетов с земли подаются заранее условленные сигналы рожком, с целью дать наблюдателям возможность своевременно приготовиться к отбитию атаки самолета, а также, в случае надобности, к прыжку с парашютом. Предупреждение о приближении неприятельского самолета подается сигналом рожка с тройной передачей буквы „а“ по азбуке Морзе с равными промежутками.

§ 13. Если аэростат будет зажжен, наблюдатель в корзине немедленно предупреждается об этом с земли условленным сигналом рожка и по телефону, так как наблюдатель может в первый момент этого не заметить и воспользоваться парашютом слишком поздно. Предупреждение о загорании аэростата подается непрерывным рядом гудков рожка, пока наблюдатель не выбросится с парашютом.

§ 14. При подходящих атмосферных условиях и сравнительно небольшой высоте под'ема (например, при движении с поднятым аэростатом) возможен непосредственный разговор через рупор наблюдателей из корзины аэростата с лебедкой.

Связь воздухотряда с обслуживаемой артиллерией, войсковыми штабами, противоаэропланными батареями и соседними частями Воздушного Флота.

§ 15. Для связи воздухотряда с обслуживаемой артиллерией, войсковыми штабами, противоаэропланными батареями, соседними частями Воздушного Флота и т. д. пользуются средствами, указанными в § 5, при чем так же, как и при связи корзины аэростата с землей, основным средством связи является телефон.

§ 16. Самая надежная связь должна быть с обслуживаемой аэростатом артиллерийской группой или батареей. Эта связь должна быть безусловно независимой и изолированной от каких бы то ни было посторонних разговоров, в виду чего она не должна включаться в центральный коммутатор воздухотряда и таковой же артиллерии. Проводится средствами батарей.

Примечание. Если аэростат обслуживает одновременно несколько батарей и последние не в состоянии связаться отдельными линиями, воздухстанция может своими средствами оборудовать линии от места под'ема к батареям.

§ 17. При устройстве связи помощью телефона с обслуживаемыми батареями необходимо держаться следующих основных правил: а) в непосредственной близости от противника телефонные линии нужно вести по двум направлениям; и б) телефонная сеть должна быть установлена на принципе замкнутых контуров, дабы, в случае разрыва линии в одном месте контура, связь не прерывалась.

§ 18. От батареи, с которой приходится работать чаще всего, следует вести сразу 2 провода, чтобы один из них был запасным. Провода ведутся в разных местах.

§ 19. Непрерывная связь аэростата с батареями во время движения лебедки достигается устройством особого приспособления (схема № 1).

§ 20. Кроме связи с батареями должна быть установлена непосредственная двухпроводная связь места под'ема с передовыми наблюдательными пунктами обслуживаемых батарей.

§ 21. При наличии лишних телефонных аппаратов в воздухотряде, на батареях, куда проведены линии, выгодно иметь свои аппараты и своих телефонистов, чтобы во время боя не было задержки в переговорах.

§ 22. Для наблюдения за исправным состоянием ответственных линий во время боев следует назна-

чать линейных надсмотрщиков. На каждого надсмотрщика дается 2—4 километра линии.

§ 23. Важна связь и с батареями участка, ближайшего к аэростату, если даже эти батареи и не предназначаются для специального обслуживания

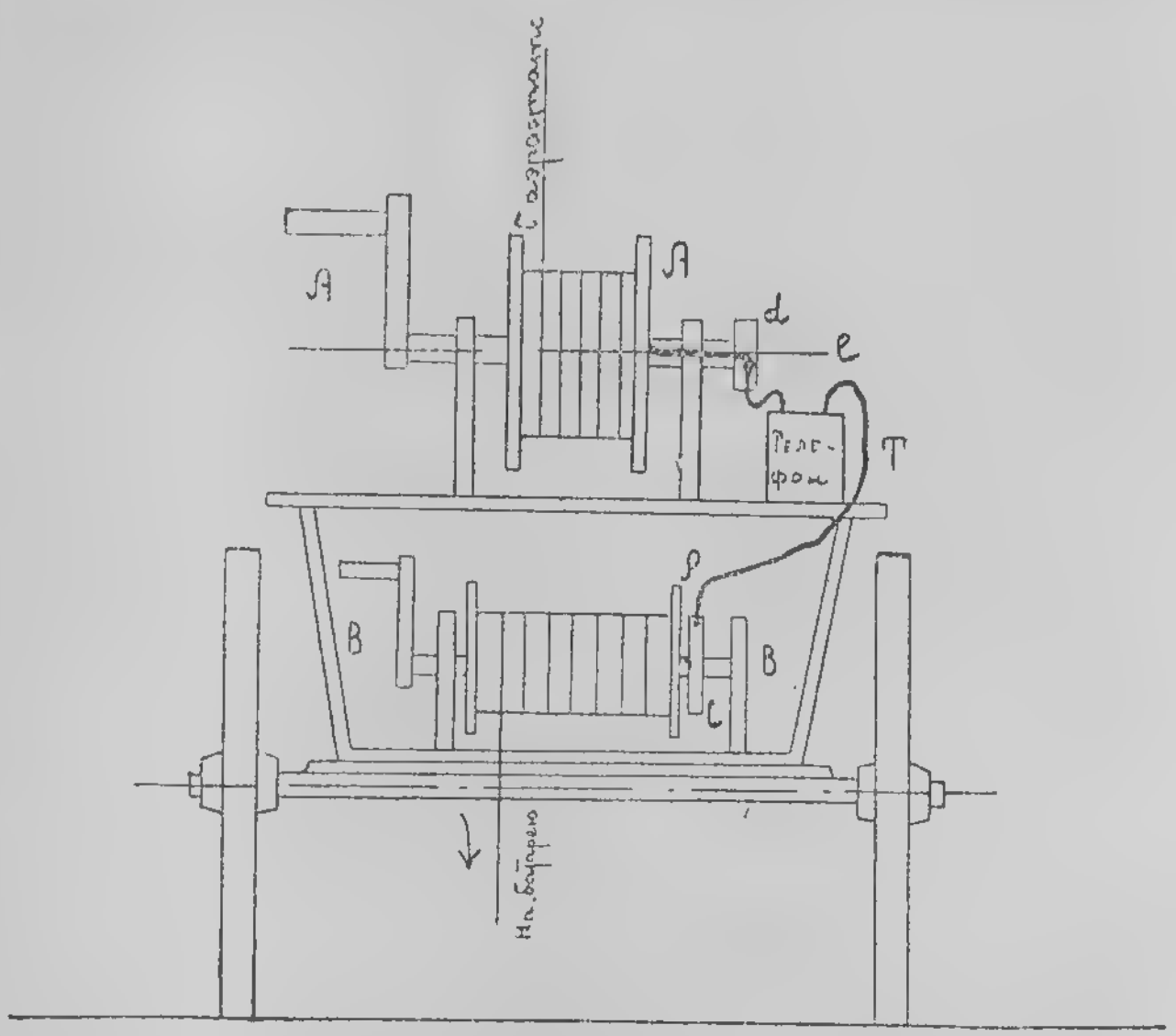


Схема № 1.

аэростатом. Связь можно держать через центральные артиллерийские станции.

§ 24. Должны быть приняты меры для быстрого переключения проводов аэростата с откорректированной батареи на новую (отдельный или запасный провод).

§ 25. При совместном действии на одном боевом участке двух или более воздухотрядов, кроме связи с батареями, обязательна связь с соседним воздухотрядом влево для переговоров при производстве одноименных общих наблюдений.

§ 26. Необходима связь с отрядом истребителей и с противоаэропланными батареями, в обязанность коих входит оборона аэростата от атак воздушного противника, а также с соседним авиаотрядом—для взаимной поверки наблюденных данных.

§ 27. Связь по фронту с соседними воздухотрядами и авиаотрядами, согласно общего положения, держится справа налево.

§ 28. Кроме боевых линий, проводятся линии в тыл—штабные: к начальнику боевого участка и артиллерийскому начальнику — средствами этих последних.

§ 29. При несении аэростатом службы связи необходима связь посредством телефона со штабом стрелкового полка, расположенного на участке перед аэростатом и со штабом начальника боевого участка.

§ 30. Связь воздухотряда со штабами и начальниками Воздушного Флота та же, что и в авиаотряде (в условиях маневренной войны—по штабным проводам).

§ 31. Личное общение командира и комсостава воздухотряда с командованием, коему отряд подчинен, то же, что и в авиации.

§ 32. Поддержание тесной связи между аэростатом и батареями путем личного общения комсостава, главным образом, возлагается на артиллеристов-наблюдателей, прикомандировываемых, согласно штата, к отряду распоряжением соответствующего старшего артиллерийского начальника из артиллерийских частей, с коими отряд работает.

§ 33. Из других видов связи воздухотряд своими средствами может поддерживать связь при помощи автомобилей, мотоциклистов, самокатчиков

и в исключительных случаях конными ординарцами, придаваемыми периодически из общевойсковых средств.

§ 34. При передвижении аэростата с позиции на позицию, при отступательных или наступательных боях, телефонные линии от аэростата прокладываются непосредственно до батарей, которые обслуживаются аэростатом. Связь посредством телефона устанавливается сразу же после того, как выяснится положение новых позиций батарей и аэростата. Когда батареи продвигаются вперед, соответственно разматываются линии. При переходе батарей или аэростата на новые позиции, значительно удаленные от прежних, линии снимаются и переносятся на новое место. Необходимо обращать особое внимание на заблаговременную прокладку телефонной сети.

§ 35. Во встречном бою, когда аэростат и обслуживаемая им артгруппа или батарея могут для боя остановиться на значительном расстоянии (5—6 килом.) друг от друга, должны быть приняты меры к организации связи в наиболее кратчайший срок (заблаговременное ведение линий с обеих сторон и т. п.).

Организация связи внутри воздухотряда.

§ 36. Связь внутри воздухотряда достигается главным образом при помощи телефона. Параллельно связи помощью телефона устанавливается связь автомобилем, мотоциклом, самокатами и посыльными (пешими и конными).

§ 37. Через центральный коммутатор воздухотряда связываются телефонными линиями: 1) штаб отряда и помещение командира и комиссара, 2) строевая команда, 3) бивак аэростата (аппарат ставится в караульном помещении), 4) место под'емов (ставить отдельный аппарат, независимо от аппарата.

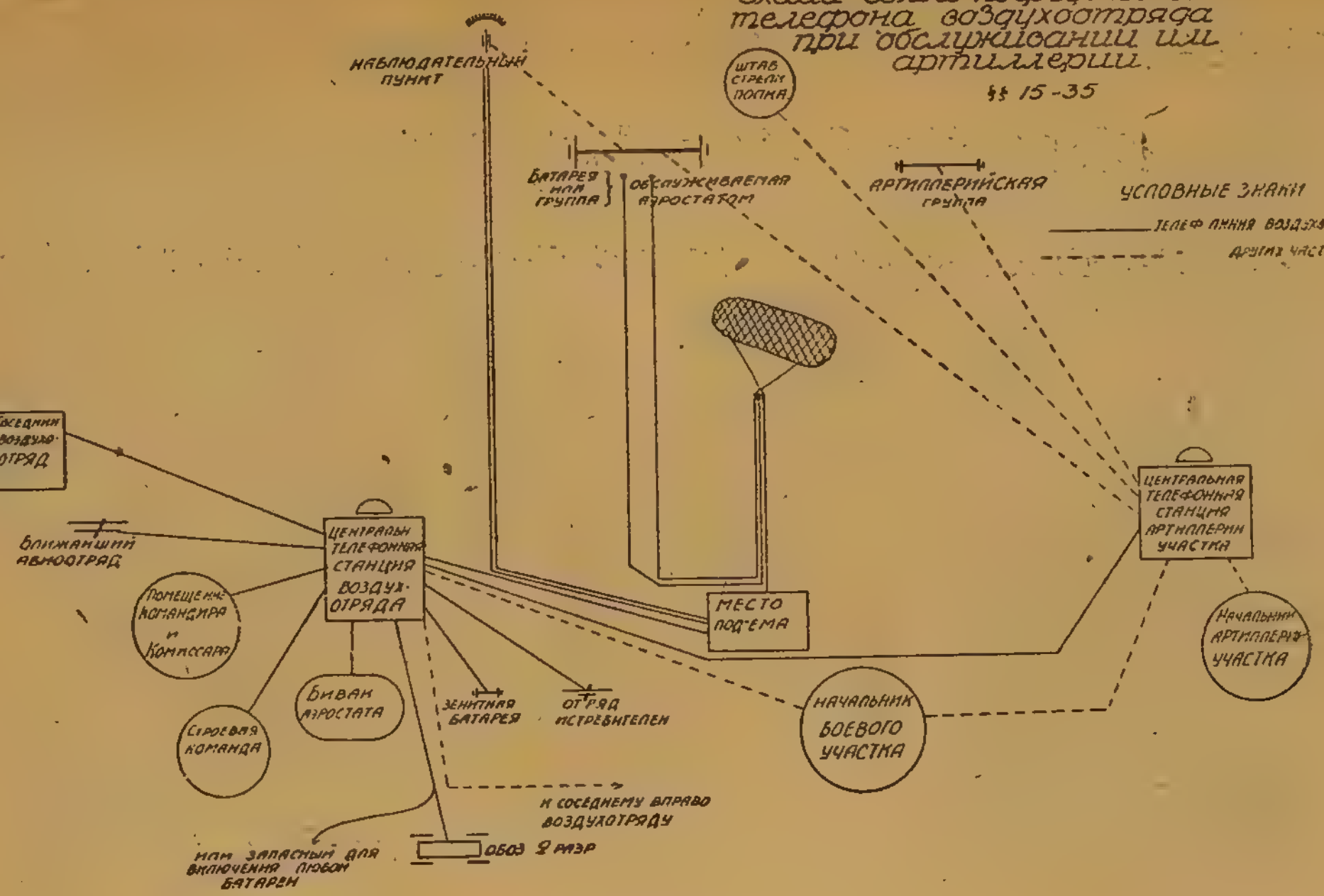


Схема связи посредством телефона воздухоотряда при обслуживании им артиллерии.
§§ 15-35
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ
ТЕЛЕФ ЛИНИЯ ВОЗДУХ
ДРУГИХ ЧАСТ
НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ ПУНКТ
ШТАБ СТРЕЛК ПОЛКА
БАТАРЕЯ ИЛИ ГРУППА
ОБСЛУЖИВАЕМАЯ АЭРОСТАТОМ
АРТИЛЛЕРИЙСКАЯ ГРУППА
СОСЕДНИЙ ВОЗДУХО-ОТРЯД
БЛИЖАЙШИЙ АВИООТРЯД
ЦЕНТРАЛЬН ТЕЛЕФОННАЯ СТАНЦИЯ ВОЗДУХ-ОТРЯДА
ЦЕНТРАЛЬНАЯ ТЕЛЕФОННАЯ СТАНЦИЯ АРТИЛЛЕРИИ УЧАСТКА
ПОМЕЩЕНИЕ КОМАНДИРА И КОМИССАРА
БИВАК АЭРОСТАТА
СТРОЕВАЯ КОМАНДА
ЗЕНИТНАЯ БАТАРЕЯ
ОТРЯД ИСТРЕБИТЕЛЕЙ
МЕСТО ПОД-ЕМА
НАЧАЛЬНИК БОЕВОГО УЧАСТКА
НАЧАЛЬНИК АРТИЛЛЕРИЙ УЧАСТКА
К СОСЕДНЕМУ ВПРАВО ВОЗДУХОТРЯДУ
ОБОЗ 2 РАЗР
ИЛИ ЗАПАСНЫЙ ДЛЯ ВКЛЮЧЕНИЯ ЛЮБОЙ БАТАРЕИ

Схема № 2.

связывающего место под'емов с обслуживаемой артгруппой или батареей, и 5) обоз 2-го разряда.

§ 38. При размещении отряда принимаются все меры к возможно тесному расположению и совмещению перечисленных в § 37 станций.

§ 39. Связь с обозом 2-го разряда может поддерживаться и не телефоном, а при помощи посыльных. Последними поддерживается связь и с остальным расположением воздухотряда.

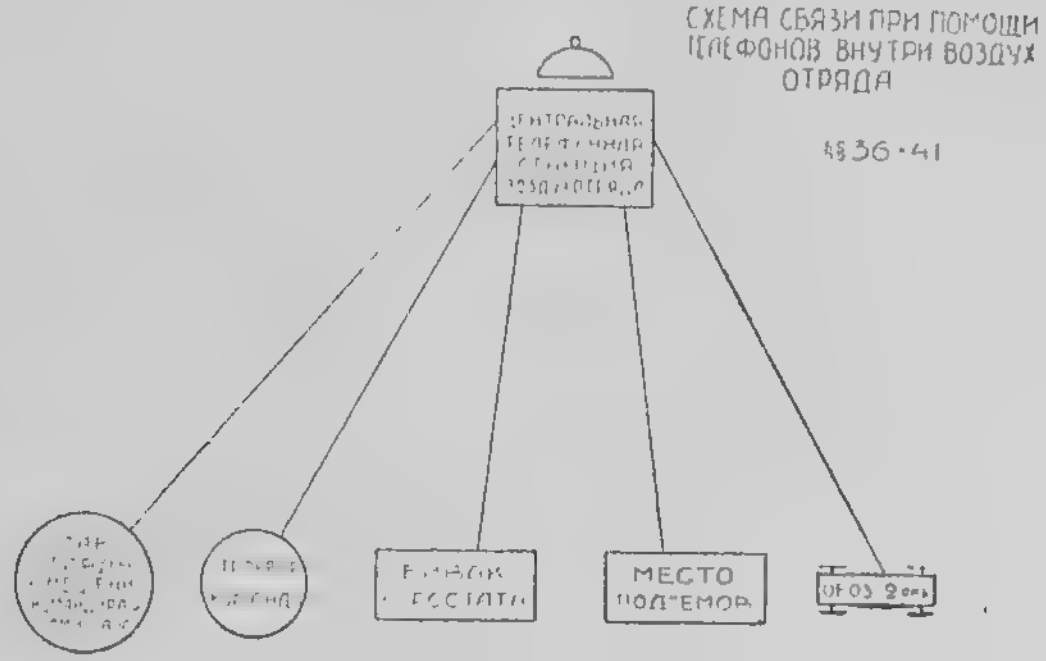


Схема № 3.

§ 40. В случае выделения воздухотрядом боевого отделения и значительного его удаления от штаба отряда, исключающего возможность собственной связи телефоном боеотделения со штабом, связь поддерживается либо при посредстве телефонных линий общевойсковых штабов, либо по войсковому или правительственному телеграфу.

§ 41. Схему всей связи посредством телефона воздухотряда при обслуживании им артиллерии—см. схему № 2; схему связи при помощи телефона внутри воздухотряда—см. схему № 3.

Особенности организации связи воздухотрядов, работающих с бронепоездами и флотилиями.

§ 42. Поднятый аэростат воздухотряда, работающего с бронепоездами (боевое отделение воздухотряда), на боевой линии устанавливает через коммутатор, находящийся на бронеплатформе, нижеследующую связь посредством телефона:

1) с зенитной батареей, которая охраняет поднятый аэростат (расстояние до 2-х километров). употребляя на это свой провод;

2) с тяжелыми бронепоездами (расстояние от 500 метров до 3 километров), употребляя на это свой провод или свободный постоянный железнодорожный;

3) с легкими передовыми бронепоездами (расстояние от 2 до 5 километров), употребляя на это свободный железнодорожный провод, а при наличии своего свободного кабеля—при помощи этого последнего.

Примечание. Установка связи посредством телефона со всеми бронепоездами, с которыми аэростат в данный момент работает, производится аналогично связи с батареями, для чего разматывается кабель между боевым отделением воздухотряда и бронепоездами.

4) с передовым штабом группы бронепоездов (расстояние от $^1/_2$ до 20 километров—провод штаба или свой, при большем удалении — свободный постоянный железнодорожный; во время нахождения вблизи какой-либо железнодорожной станции и значительного удаления передового штаба группы бронепоездов, следует пользоваться телеграфом, где должен дежурить один из телефонистов воздухотряда, соединенный телефоном с бронеплощадкой;

5) через передовой штаб группы аэростат имеет параллельную связь с бронепоездами, а также связь со штабами боевых участков, штабом командования, тыловым штабом бронегруппы и штабом отряда;

6) штаб отряда имеет связь посредством телефона или телеграфа с тыловым штабом группы бронепоездов, штабом командования и своим боевым отделением.

§ 43. Обязательна связь помощью телефона лебедки с паровозом состава, на котором она установлена; на паровозе следует иметь свой аппарат и своих телефонистов.

§ 44. При маневрировании в боевой период по железнодорожным путям вместе с одним из бронепоездов, связь с ним помощью телефона ни в коем случае не должна прерываться, для чего необходимо следить за поддержанием постоянного интервала между бронепоездом и составом, на котором помещена лебедка, а также вменить телефонисту в обязанность внимательное действие распределителем и тормазом катушки с проводом.

§ 45. Организация связи внутри воздухотряда, работающего с бронепоездами, осуществляется применительно к §§ 36—39.

§ 46. При работе аэростата с речной флотилией, когда под'ем его производится с буксирного парохода, связь аэростата с буксиром поддерживается обычным способом по телефону. Для связи аэростата с батареей применяется телефон, для чего телефонный кабель протягивается от буксира на батарею, и зрительная сигнализация: на случай порчи телефона, в корзине аэростата необходимо иметь всегда два малых флага (красный и белый) для передачи наблюдений.

§ 47. Связь воздухотряда при несении береговой стрельбы на море аналогична связи воздухотряда, работающего с артиллерией, и все его наблюдения передаются по телефону командованию, которому он подчинен в оперативном отношении.

§ 48. Особенность связи приобретается при выходе аэростата в море совместно с морскими судами или же одного для разведки, а также в тех случаях, когда аэростат, будучи поднят на берегу, должен иметь непосредственную связь с судами в море.

§ 49. Средства связи для аэростата при выходе его в море с морскими судами должны быть предоставлены морским командованием, которому отряд подчинен в оперативном отношении. Такими средствами связи (кроме телефона с аэростата на судно, к коему он привязан) являются: радио-телеграф, сигнализация гелиографом, сигнализация прожектором, сигнализация флажками, катер для связи и прочие средства связи морских судов.

§ 50. Постановка радио-телеграфной станции на судно, буксирующее баржу с лебедкой является обязательной.

§ 51. Применяемые, как средство связи, зрительные сигналы (гелиограф, прожектор, флажки) должны быть воздухотрядом своевременно получены распоряжением морского командования, которому воздухотряд подчинен; должен быть дан также и обслуживающий их персонал (сигнальщики), ибо своими средствами, даже при получении сигнальных приборов, воздухотряд организовать зрительной сигнальной связи не может.

§ 52. Зрительные сигналы для связи в воздухотряде применяются те же, что и морскими судами.

§ 53. Получение отдельного катера для тесной связи с морскими судами при выходе аэростата в море является крайне желательным; в противном случае связь катером поддерживается распоряжением морского командования.

§ 54. Кроме перечисленных средств воздухотряд, работающий с флотилией, пользуется и всеми другими средствами связи, употребляемыми морскими судами.

II. Привязной аэростат, как средство связи.

Общие указания.

§ 55. Представляя собой громадную подвижную вышку, дающую возможность наблюдателю разом обозревать район на пространстве до 50 кв. клм.

и хорошо видимую своим войскам, привязной аэростат может служить сигнальной вышкой для связи со своими войсками, выполняя задачи: а) наблюдение за передвижением наступающих частей и резервов (по условным сигналам, предусмотренным планом связи и подаваемым войсками при достижении ими какого-либо определенного рубежа), б) наблюдение за сигналами, подаваемыми цепью или постами связи, и передача их штабу командования и артиллерийским группам (требование заградительного огня, переноса огня, начало атаки и т. д.) и в) посылка выдвинутым войсковым соединениям условных сигналов, предусмотренных планом связи (одновременная газовая атака на широком участке фронта, поднятие цепей перед штыковой атакой и т. п.).

§ 56. При работе с бронепоездом аэростат, выполняя артиллерийскую работу несет одновременно задачи связи бронепоезда со своими войсками, давая знать бронепоезду о распределении и движении своих сил, которым бронепоезд содействует (по условным сигналам, подаваемым войсками), и сообщая своим войскам о работе бронепоезда (в частности предупреждение артиллерии о выдвижении бронепоезда за линию наших войск).

§ 57. При работе с речной флотилией применения привязного аэростата для связи и сигнализации аналогичны таковым же при работе с бронепоездом.

Свойства аэростата, как средства связи.

§ 58. Важнейшей особенностью аэростата, как средства связи является неограниченная продолжительность пребывания его в воздухе. Нормальная продолжительность под'ема для наблюдения без спуска для смены наблюдателя около $2^1/_2$—4 часов. Время, потребное на смену наблюдателей, крайне мало, так что практически можно считать, что наблюдение с аэростата непрерывно.

§ 59. Время, нужное для передачи наблюдений в соответствующие штабы, незначительно, так как наблюдатели в корзине все время соединены телефоном со всеми заинтересованными штабами и могут передавать свои наблюдения мгновенно.

§ 60. Устойчивость привязного аэростата большая, вследствие чего пользование приборами для наблюдения (биноклем и трубой Цейса) весьма легко.

§ 61. Поле зрения с аэростата—превосходное; круговой обзор.

§ 62. Возможность работы при ровном ветре даже при скорости его до 20 м/сек., а при неровном ветре—до 16 м/сек.

§ 63. Переходы с наполненным аэростатом, когда он ведется на руках не особенно затруднительны, но медленны, так как приходится преодолевать местные препятствия (телеграфные и телефонные линии, мосты с верхними переплетами, всевозможные дефиле и т. п.). Среднею скоростью движения можно считать 3 версты в час.

§ 64. Переход привязного аэростата с походного порядка на боевой, когда аэростат не наполнен и нет заранее добытого газа, занимает от 12 до 18 часов времени (до 12 часов дневной работы и до 18 часов работы ночью и днем). В нормальных условиях следует предупреждать воздухотряд о предстоящей боевой работе за сутки до начала работы. При наличии добытого газа (в газгольдерах) переход этот занимает 5—6 часов. При походных движениях наполненного аэростата, когда он ведется на спусках или тройнике, переход к боевому порядку занимает 1—2 часа времени. При передвижении наполненного аэростата на тросе вместе с лебедкой аэростат сразу же может перейти к боевому порядку.

§ 65. При позиционной войне дистанция аэростата от передовой линии противника колеблется от 5 до 8 клм. В условиях маневренной войны, при бедности артиллерией противника, а также в условиях пересеченной местности эта дистанция в известных случаях может сокращаться.

§ 66. Сплошной туман, дождь, гроза, снег, низкие облака (ниже 400—500 метров), сильный ветер (выше пределов, указанных в § 62) совершенно исключают возможность работы с аэростата; неясность горизонта (утренний туман, земные испарения, дымка над землей), порывистый ветер и ведение наблюдений против солнца уменьшают район видимости.

§ 67. Отрицательными свойствами привязного аэростата, как средства связи, являются: недостаточная видимость сигналов (большое удаление) и необходимость для боевых линий оборачиваться в виду отсутствия способа обратить внимание боевых линий на подаваемые аэростатом сигналы.

Средства связи аэростата с землею и земли с ним.

§ 68. Особенностью привязного аэростата, как средства связи, является отличная видимость его самого и сравнительно хорошая видимость подаваемых с него различного рода сигналов; точно так же всякого рода земные зрительные сигналы значительно лучше видны с аэростата, чем с земли.

§ 69. Аэростат, назначенный для связи со своими войсками, должен иметь в качестве опознавательного знака один или несколько красных вымпелов, прикрепленных к кормовой части или к троссу аэростата. Если аэростат поднимается ночью для приема сигналов, подаваемых пехотой и постами связи, он должен давать знать о своем присутствии при помощи светового сигнала, который он подает через правильные промежутки времени.

а) С аэростата на землю.

§ 70. Средствами сигнализации с аэростата на землю являются нижеследующие зрительные сигналы: а) специальные электрические сигнальные лампы и фонари, б) специальные длинные полотнища, в) особые сигналы в виде комбинаций шаровых и цилиндрических тел, спускаемые с аэростата и т. д.

§ 71. При работе аэростата с бронепоездами и флотилиями сигнализация с аэростата, кроме указанных способов, может еще производиться шторными флажками по азбуке Морзе, или по заранее обусловленным сигналам, или же помощью сирены, сигнальных рожков и паровозных (судовых) свистков.

§ 72. Сигналы, подаваемые с аэростата днем, хорошо видны своим войскам при наиболее благоприятных атмосферных условиях до 10 километров, а ночные сигналы—при тех же условиях до 20-ти километров.

§ 73. Световые сигналы позволяют аэростату передавать более подробные сообщения, но они ненадежны в смысле возможности чтения противником.

б) С земли на аэростат.

§ 74. Аэростат принимает все условленные и предусмотренные планом связи сигналы, подаваемые на определенных местах цепями или постами связи: прожектором, ракетами (способ набора цветных ракет), бенгальскими огнями, длинными полотнищами, располагаемыми на обратных скатах, направленных к аэростату, и т. д., отмечает при этом точно время появления того или иного сигнала и его значение и немедленно передает их в штаб командования, с каковым непосредственно связан телефоном.

§ 75. Для передачи своих наблюдений в штаб командования аэростат должен располагать, кроме того, радиостанцией, дающей возможность передавать наблюдения в случае, если бы связь по телефону была прервана.

§ 76. Сигналы, подаваемые с земли, наблюдаются с аэростата с больших расстояний, чем сигналы с аэростата на землю (§ 72).

§ 77. Днем цепь и передовые посты указывают свое расположение аэростату и поддерживают связь с ним теми же способами, как и с самолетами пехоты, ночью—помощью прожектора.

Лен. Гос. ун-т
НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА
им. Горького

§ 78. В последнем случае, во время, назначенное планом связи, аэростат в несколько приемов дает опознавательные знаки и освещается постоянным светом в течение около 5-ти минут.

§ 79. Сигнальщики различных постов связи засекают направление на аэростат, ориентируют по нему свои прожекторы, дают вызов и затем посылают свои опознавательные знаки до тех пор, пока аэростат ответит им их же опознавательными знаками.

§ 80. Затем аэростат вступает с ними в связь справа налево.

§ 81. Сигналы на аэростат должны передаваться медленным темпом.

Н
76

[6p.]